

El puerto de Río de Janeiro en cuatro tiempos

Cezar Teixeira Honorato*
Juliana Oakim**



60-78

Resumen

Río de Janeiro, capital en diferentes formas, fue objeto de varios planes urbanísticos. Además, en una ciudad que constituyó su capital en torno a la actividad portuaria, el puerto fue y es objeto privilegiado de diferentes proyectos de nación expresados en los planes urbanos y, en consecuencia, en las transformaciones implementadas en la región portuaria. Este artículo propone un análisis de las transformaciones sufridas por el puerto de Río de Janeiro a lo largo de un siglo de existencia, desde su implantación como puerto capitalista hasta el reciente, y aún en curso, intento de su reconversión en centro turístico y nueva área de

Abstract

Rio de Janeiro, capital in different ways, was the subject of several urban plans. In addition, in a city that constituted its capital around the port activity, the port was and is, the privileged object of different national projects expressed in urban projects and, consequently, in the transformations implemented in its region. This article proposes an analysis of the transformations experienced by the port of Rio de Janeiro over a century of existence, from its establishment as a capitalist port, to the recent, and still ongoing, attempt to reconvert it into a tourist center and new area of real estate valuation.

* Instituto de Historia de la Universidad Federal Fluminense. Correo electrónico: cezarhonorato@gmail.com.

** Ayuntamiento de Río de Janeiro. Correo electrónico: juliana.oakim@gmail.com.

valorización inmobiliaria. Para ello, el texto se estructura en cuatro momentos que se relacionan con los diferentes planes urbanísticos elaborados para la ciudad: el primer momento, que comenzó con la construcción del puerto capitalista a principios del siglo XX; el segundo, de vaciado de su actividad original con la transformación de la tecnología portuaria a finales de los años sesenta; el tercero, en los años ochenta, con la redemocratización del país, cuando surgió la cuestión del rescate de la memoria social del puerto; y por último, el cuarto momento, que corresponde a la estructuración del puerto como centro turístico basado en el pensamiento neoliberal de los años noventa.

Palabras clave

Río de Janeiro
puerto
historia urbana

To do this, the text is structured in four moments that are related to the different urban plans for the city. The first moment began with the construction of the capital port in the early twentieth century. The second, when it was emptied of its original activity along with the transformation of port technology at the end of the 60s. The third, in the 80s, when the redemocratization of the country took place, and when the issue of the social memory rescue of the port arose. And finally, the fourth moment, that corresponds to the structuring of the port as a tourist center based on the neoliberal thought of the 90s.

Keywords

Río de Janeiro
harbors
urban history

Fecha de recepción

28 de septiembre de 2021

Aceptado para su publicación

30 de agosto de 2022

El objetivo principal de este texto es tratar de analizar la relación entre la planificación urbana en la ciudad de Río de Janeiro a lo largo del siglo XX y las transformaciones ocurridas en la operación y ocupación de territorios por el puerto, considerando que esta propuesta no ha encontrado espacio en la literatura académica que, o mira la historia del puerto, o bien analiza los proyectos urbanos que se llevaron a cabo en el período¹. En este sentido, la principal fuente utilizada son los planes urbanos presentados a los gobernantes de la ciudad de Río de Janeiro desde la primera mitad del siglo XX hasta los albores del siglo XXI.

En su poco más de un siglo de existencia, el puerto implantado en la ciudad de Río de Janeiro ha pasado por una trayectoria de gran transformación, desde su actividad primaria de transporte de mercancías hasta el intento de convertirlo en un centro turístico de la ciudad y en una nueva zona de revalorización inmobiliaria. En este artículo, proponemos un análisis de este recorrido, correlacionándolo con las diferentes propuestas presentadas en los distintos planes urbanísticos elaborados para la ciudad a lo largo del siglo XX.

Para ello, el texto se estructura en cuatro momentos: el primero, iniciado con la construcción del puerto capitalista a principios del siglo XX; el segundo momento, de vaciamiento de su actividad original con la transformación de la tecnología portuaria a finales de los años sesenta; el tercero, en los años ochenta, con la redemocratización del país, cuando, a través de la acción de nuevos agentes políticos y sociales, surgió la cuestión del rescate de la memoria social portuaria; y, por último, el cuarto momento, de estructuración del puerto como polo turístico fundado por el pensamiento neoliberal a partir de los años noventa.

El puerto de la ciudad de Río de Janeiro se encuentra cerca de la región central, en los distritos de Gamboa, Saúde, Santo Cristo y Caju, además de parte del propio Centro. El inicio de la actividad portuaria en la región se remonta a la época colonial, cuando el comercio de africanos esclavizados y otras mercancías se trasladaba allí desde la plaza Quinze de Novembro.

La ciudad de Río de Janeiro, como puerto, ha tenido gran importancia en el comercio del Atlántico Sur desde el siglo XVII. Sin embargo, fue a finales del siglo XIX cuando este escenario se intensificó e hizo requerido que el espacio portuario de la ciudad sufriera importantes cambios. A partir de entonces, se inició un debate

¹ Uno de los raros ejemplos del intento, aunque tímido de articulación entre las transformaciones portuarias y el urbanismo, y aún estancado a principios del siglo XX es el realizado por Mantuano da Fonseca (2022).

sobre la necesidad de su modernización, que culminaría a principios del siglo XX, con el inicio de su construcción².

Primer momento: un puerto capitalista y el Plan Agache

Las obras de construcción del puerto capitalista de Río de Janeiro se iniciaron en 1903, como parte fundamental de las grandes reformas urbanas implementadas durante el mandato del ingeniero Francisco Pereira Passos como alcalde del Distrito Federal, nombrado por el entonces presidente Rodrigues Alves³. En el espacio portuario, el principal objetivo de esa gran intervención era construir un puerto moderno, capaz de estar a la altura de las expectativas de la que era, en aquel momento, la capital del principal país productor y exportador de café del mundo.

El diseño de este puerto, ideado a principios del siglo XX por ingenieros brasileños (Honorato y Ribeiro, 2020), materializaba una visión urbanística mecanicista que privilegiaba el funcionalismo económico de la distribución de mercancías, estructurado mediante el ordenamiento urbano en forma de vías rectificadas construidas en el terreno creado con un enorme terraplén sobre la bahía de Guanabara⁴.

Las obras fueron coordinadas por el ingeniero Francisco Bicalho⁵, a partir de una propuesta del entonces ministro de Transportes Lauro Müller (Honorato, 2019). En el centro de las intervenciones urbanas estaba la necesidad de permitir la

² Hay una gran diferencia entre la modernización del puerto iniciada a principios del siglo XX y la realizada a finales del siglo XVIII. El traslado de las actividades de la plaza Quinze de Novembro a las zonas de Valongo y Gamboa, que se produjo a finales del siglo XVIII, no fue ordenado por un gran proyecto portuario. Por el contrario, no existía en la época ninguna lógica o proyecto que pretendiera implantar una racionalidad para todo el complejo, y los comerciantes que se trasladaban allí se encargaban de instalar sus propias estructuras (como trampas y amarres).

³ La realización de un gran proyecto de modernización de aquel que era el puerto más importante del país era una bandera de Rodrigues Alves ya como candidato a la presidencia. La gran dificultad para llevar a cabo el proyecto radicaba, precisamente, en el conflicto de intereses entre los grandes propietarios de los trapiches y la necesidad de centralización y coordinación de las operaciones del puerto que exigía la realidad económica.

⁴ A finales del siglo XIX, los ingenieros sanitarios y los médicos ocuparon el espacio de proponer reformas urbanas en la ciudad. Muchas de estas surgieron en el ámbito de la *Comisión de Mejoras*. Un buen número de estos profesionales se incorporaron posteriormente a la gestión municipal y federal. El ingeniero Francisco Pereira Passos fue uno de ellos.

⁵ Mientras era director de la Comisión Fiscal y Administrativa de las obras del puerto de Río de Janeiro, el ingeniero Francisco de Paula Bicalho fue el responsable del diseño y la planificación de las intervenciones. Antes de coordinar esta gran reforma, ya había ocupado importantes cargos relacionados con las reformas sanitarias de la ciudad.

expansión de las actividades económicas. Para ello, se eliminaron los antiguos muelles privados y se construyó un enorme terraplén que borró de la región la antigua línea de costa, sustituida entonces por un gran muelle que contenía a lo largo decenas de enormes almacenes, construidos por las autoridades públicas.

El modelo adoptado fue que el Gobierno federal obtuviera un préstamo internacional de los banqueros ingleses y contratara a la empresa de ingeniería C. H. Walker para llevar a cabo la obra, que incluía dos tramos: el primero, desde el Arsenal de la Marina hasta Praia Formosa, y el segundo, desde Praia Formosa hasta Ponta do Caju, que solo se completó a principios de la década de 1930. Tras la construcción del primer tramo, y sin recursos para la ejecución del segundo, se convocó un concurso público para la exploración del puerto, que fue ganado por la Compagnie du Port de Río de Janeiro, de capital europeo y predominantemente francés.

El proyecto del primer tramo incluía, además de las obras de dragado y la construcción de un muelle de atraque recto de 3500 metros con toda la infraestructura (ramal ferroviario, energía eléctrica y almacenes, por ejemplo), la apertura de largas avenidas, que permitirían el flujo de la producción transportada en el puerto, a saber: (1) la avenida Rodrigues Alves, que seguía la nueva línea del muelle; (2) la avenida Francisco Bicalho, que ocupaba el eje de la antigua bahía de Praia Formosa; (3) la avenida do Mangue, en el eje de lo que luego sería la avenida Presidente Vargas; y (4) la conocida avenida Central, que iba desde la Estación Marítima de Pasajeros hacia la avenida Beira Mar, conectando el centro de la ciudad y su extremo sur con el puerto.

Debido al gran y rápido crecimiento urbano de Río de Janeiro, con la ocupación de los suburbios a continuación de la línea férrea y de la propia zona sur, el Ayuntamiento del Distrito Federal contrató, a finales de la década de 1920, al urbanista francés Donat Alfred Agache para elaborar el primer plan director de la ciudad de Río de Janeiro⁶. Agache fue contratado por Prado Júnior, el alcalde nombrado por el presidente de la república Washington Luiz, para elaborar un plan de embellecimiento y funcionalidad de la ciudad, considerando, entre otros aspectos, la cuestión del transporte.

El Plan Agache adoptó un enfoque global de la ciudad, partiendo de su constitución histórica y geográfica, y prestando gran atención a la región central. Además, Agache identificó dos puntos que debían guiar lo que él llamaba la función urbana de la ciudad: (1) la función político-administrativa como Capital Federal y (2) la

⁶ Agache fue un conocido arquitecto, fundador de la Sociedad Francesa de Urbanistas, en la que trabajó durante más de 20 años. Elaboró planes maestros en ciudades de todo el mundo.

función económica como puerto y mercado comercial e industrial (Rodrigues y Oakim, 2015).

Alineado con el pensamiento urbanístico de la época, de fuerte influencia haussmaniana (Angotti-Salgueiro, 2001), el plan trataba de evitar la coexistencia de diferentes usos en los barrios simulando una estructura corporal, en la que cada órgano cumplía una función diferenciada. De este modo, Agache estableció cinco zonas en la ciudad: una comercial central, una industrial en el espacio portuario, las residenciales, la suburbana y las de espacio abierto, con áreas de reserva medioambiental.

El distrito industrial, tal y como se indica en el plan, extendería la estructura del primer y recientemente completado tramo del puerto (Praça Mauá - Praia Formosa) a los barrios de São Cristóvão y los suburbios de Leopoldina. Para esta expansión, el plan indicaba la necesidad de dismantelar el cerro del Pedregulho, el saneamiento de la ensenada de Manguinhos (y la rectificación de los entrantes del mar), además de la canalización de los ríos y la construcción de avenidas. Anexado al distrito industrial, el puerto debía estar formado por cinco canales navegables, cada uno de los cuales delimitaba muelles con una línea de ferrocarril para la carga y descarga de mercancías.

Sin embargo, la crisis política y económica que culminó con el fin de la Primera República y la llegada de Getúlio Vargas al poder en 1930 hizo que el Plan Agache no se aplicara, aunque siguió siendo una referencia importante no solo para los planes futuros, sino también para el debate urbanístico de la época.

A las críticas al Plan Agache por parte de los arquitectos del modernismo — encabezados por Le Corbusier⁷ — se sumó la expansión del paradigma urbanístico procedente de Estados Unidos, especialmente de la Escuela de Chicago, en los años treinta/cuarenta, que favorecía el uso de carreteras, lo que provocó el abandono del plan. Las obras que se realizarían posteriormente, dirigidas por los propios ingenieros y urbanistas del Distrito Federal, no configuraron un plan director urbano para la ciudad, sino un conjunto de intervenciones sin una visión más amplia.

⁷ El francés Charles-Edouard Jeanneret-Gris, conocido como Le Corbusier, fue uno de los arquitectos modernistas más importantes de su generación. Su producción e ideología fueron una referencia en la arquitectura y el urbanismo de todo el mundo.

Segundo momento: la revolución de los contenedores

El puerto de Río de Janeiro solo aparecería como un problema a mediados de la década de 1960, cuando las ciudades portuarias de todo el mundo empezaron a ver cómo parte de sus territorios quedaban obsoletos debido a los grandes cambios en las operaciones portuarias y en la logística del transporte.

La llamada “revolución de los contenedores”⁸ encontró un Río de Janeiro diferente al de principios del siglo XX: un Río de Janeiro que había perdido su función de Distrito Federal con la inauguración de Brasilia y el consiguiente traslado de la capital, en 1961; que se había convertido en la única ciudad-Estado de la confederación brasileña, el Estado da Guanabara; que fue el epicentro de una grave crisis política que, en 1964, culminaría con el golpe militar-corporativo; y que, además, había perdido la supremacía industrial brasileña en favor de São Paulo.

Pero volvamos al cambio de la dinámica portuaria. Con la expansión del uso de contenedores a lo largo de la década de 1960, las grandes estructuras portuarias de principios del siglo XX, y, en particular, las antiguas bodegas de almacenamiento, empezaron a ser sustituidas por demandas de otro tipo, principalmente en lo que se denomina retropuerto. Fue una revolución en la lógica del proceso productivo portuario y en la integración logística, con un profundo impacto urbano, como de hecho ocurrió en todo el mundo.

En la perspectiva del urbanismo, se inició un proceso paralelo que culminaría en la comprensión de ciertas áreas como una especie de “cementerio urbano” en medio de los territorios de las ciudades. Al reconocer estos espacios como desprovistos de vida, las teorías urbanísticas comenzaron a trabajar desde la perspectiva de devolver la vida a estos lugares muertos. La idea de la revitalización urbana empezaba a tomar fuerza.

Nunca está de más recordar que la pérdida de velocidad industrial y las transformaciones político-administrativas de la Capital Federal al Estado de Guanabara reavivaron la idea de transformar Río de Janeiro en una “ciudad balnearia”. De alguna manera, el primer intento, aunque tímido, de lanzar la intención de revitalización urbana en suelo carioca aparece en el segundo plan director de la ciudad: el Plan Doxiadis.

⁸ Los contenedores se crearon en los años cincuenta en Estados Unidos y han transformado el transporte de mercancías en todo el mundo. Su uso cambió no solo los buques de carga, sino también las estructuras portuarias para el almacenamiento de mercancías, prescindiendo de los grandes almacenes.

Elaborado en 1965 por el urbanista griego Constantinos Doxiadis⁹, el plan contratado por el entonces gobernador del Estado de Guanabara, Carlos Lacerda, tenía como principal objetivo el mantenimiento del aura de capitalidad de la ciudad, que acababa de perder la función de Distrito Federal (Oakim, 2012). La contratación del plan también pretendía dar un argumento técnico a las intervenciones que Lacerda ya venía realizando en la ciudad y, de esta forma, reforzar su imagen de gran gestor urbanístico y futuro candidato a la presidencia —si las elecciones de 1965 hubieran tenido lugar—.

El Plan Doxiadis pretendía dar respuesta a las nuevas demandas de la ciudad, que crecía de forma desordenada, amplificando sus problemas urbanos históricos. Sin embargo, se prestó poca atención al puerto de la ciudad.

Doxiadis encontró un puerto que empezaba a mostrar signos de vaciado. En vista de ello, y tomando como inspiración el urbanismo norteamericano, Doxiadis¹⁰ propuso la construcción de un nuevo puerto, junto a la zona industrial proyectada para Santa Cruz, en la región de Sepetiba. Para los tradicionales distritos portuarios de Saúde, Santo Cristo y Gamboa, propuso la ejecución de obras como la demolición de las instalaciones industriales de principios del siglo XX, consideradas anticuadas, y la construcción de un gran terraplén sobre la bahía de Guanabara, que denominó Cais do Saneamento (Muelle del saneamiento). Este nuevo terraplén serviría para crear una amplia zona de expansión de las actividades comerciales en el Centro, que Doxiadis denominó Zona Comercial. Además, allí se podrían desarrollar nuevas áreas de recreo —sin necesidad de derribo o eliminación de usos incompatibles— proyectadas a lo largo del frente marítimo, incluyendo un gran complejo de parques y playas para los habitantes de la zona norte —separando las áreas de ocio de la ciudad por clases sociales—. Es interesante observar que todo este movimiento en torno a la resignificación del territorio portuario en el centro de Río de Janeiro se alineó con el proyecto lacerdista, ya en marcha, de construir un nuevo puerto en Sepetiba.

Las intervenciones propuestas por Doxiadis para los distritos portuarios de Santo Cristo, Gamboa y Saúde muestran una comprensión de esta región ya no como un puerto, sino como un territorio importante para la expansión de las actividades en la zona central. Y en consonancia con la defensa de una nueva forma de vivir en aquel territorio antaño industrial, el plan proponía la eliminación de aquellos que se entendían como incompatibles e inadecuados para la expansión de la

⁹ De una segunda generación de arquitectos modernistas, se opuso, junto con los urbanistas estadounidenses, a las ideas corbusianas.

¹⁰ Doxiadis ha diseñado varios proyectos de revitalización urbana en Estados Unidos, algunos incluso en regiones portuarias como Louisville, Hampton, Williamsburg, Georgetown y Miami.

gran zona central. De este modo, el plan maestro de 1965 también planteaba la eliminación de los barrios marginales y el desmantelamiento de la gran zona de prostitución de la ciudad.

Para las favelas del puerto, Doxiadis propuso que sus residentes fueran trasladados a complejos residenciales que construiría Cohab-GB¹¹. Vale señalar que el Gobierno de Lacerda sería pionero en la implementación de un gran programa de desalojo de favelas que, abrazado por el régimen corporativo-militar, después de unos 15 años de vigencia, desplazó forzosamente a unas 140 000 personas en la ciudad de Río de Janeiro.

Para la región que se extendía desde São Cristóvão hasta el antiguo Mangue, actual barrio de Cidade Nova, el plan proponía una “limpieza moral”, con la eliminación de la gran zona de prostitución de la ciudad. En el territorio creado al derribar las casas tradicionales, se levantarían nuevos edificios y se abrirían grandes arterias, como la ampliación de la avenida Brasil y la proyectada avenida Guanabara (que seguiría el eje de la avenida Presidente Vargas). Sin embargo, el Plan Doxiadis nunca se aplicó.

Tercer momento: la capital de un nuevo Estado y el rescate de la memoria portuaria

A principios de la década de 1970, en plena dictadura militar-empresarial, se propuso una nueva organización territorial-administrativa con la transformación del Estado de Guanabara en capital como parte del proyecto de creación de un nuevo Estado, el de Río de Janeiro. En el marco de esta nueva propuesta geopolítica de fusionar el Estado de Guanabara con el Estado de Río de Janeiro, el Gobierno federal comenzó a invertir en la construcción de un nuevo puerto, el de Itaguaí (una región cercana a Sepetiba, pero ya fuera de los límites de la ciudad de Río de Janeiro). Se creía, entonces, que, con su instalación, el puerto carioca dejaría de ser un puerto de carga.

No corresponde a este breve artículo problematizar las razones que hicieron que el puerto de la ciudad de Río de Janeiro siguiera siendo importante en el embarque de diversos tipos de carga, incluyendo los contenedores. Sin embargo, el hecho es que se ha incorporado otra zona para la manipulación de contenedores y vehículos cerca de la punta de Caju. Al mismo tiempo, el complejo portuario urbano de principios del siglo XX, con sus viejos almacenes y cobertizos, cada vez más obsoletos, fue abandonado.

¹¹ Companhia de Habitação do Estado da Guanabara, creada en 1963 a fin de construir viviendas para la población de bajos ingresos en asociación con el capital privado.

Esta realidad se presentaría en el tercer plan director elaborado para la ciudad de Río de Janeiro, el PUB-Río: el Plan Básico Urbano de Río de Janeiro. Desarrollado por técnicos del Ayuntamiento de Río de Janeiro en 1975, el nuevo plan identificó los barrios de São Cristóvão, Caju, Saúde, Gamboa y Santo Cristo como centros funcionales hacia los que debía dirigirse la expansión de las actividades económicas y de servicios en el distrito Centro.

El PUB-Río recordó la propuesta del Plan Doxiadis de una estructura urbana descentralizada y dividió la ciudad en áreas de planificación (AP) independientes. Se propusieron seis AP, de las cuales la AP-1 correspondía a la gran Área Central de Negocios, que abarcaba el puerto, el centro, Río Comprido y São Cristóvão, una región a la que se dirigirían las actividades comerciales y los servicios.

En la antigua zona industrial de los distritos de Santo Cristo, Gamboa y Saúde, el uso industrial sería aceptable, siempre que no fuera contaminante. En otras palabras, se volvió a perfilar la renovación de la antigua región portuaria como zona de expansión del Centro. Esto se hace aún más evidente cuando miramos de cerca lo que el plan indicaba como actividad portuaria adecuada para el lugar: no el transporte de mercancías, sino de pasajeros, para fomentar el turismo, además de pretender también posicionar a Río de Janeiro como el nuevo centro financiero del país.

Sin embargo, aunque las regiones de Santo Cristo, Gamboa y Saúde siguieron obsoletas sus infraestructuras portuarias, sus barrios no se convirtieron en un cementerio urbano como pretendía el discurso urbanístico. Por el contrario, en contra de lo que se afirmaba, se transformarían cada vez más en espacios de vivienda popular.

A finales de la década de 1980, comenzó el proceso de redemocratización del régimen empresarial-militar. En medio de estos cambios, resurgieron los movimientos sociales, en gran parte estructurados en nuevos formatos, como las asociaciones de vecinos que luchaban por el derecho a la ciudad. En el ámbito local, gran parte de esta lucha buscaba modificar la legislación autoritaria y permisiva aplicada por el régimen empresarial-militar, que autorizó la construcción indiscriminada de rascacielos y la apertura de grandes arterias en toda la ciudad, aniquilando barrios y entornos locales.

Este proceso de redemocratización en Brasil dio lugar a la aparición de viejos y nuevos movimientos sociales tras el regreso de los antiguos exiliados y perseguidos por la dictadura a la vida política del país. Tal fue el caso de Leonel Brizola y Darcy Ribeiro, elegidos gobernador y vicegobernador del Estado de Río de Janeiro, respectivamente.

En medio de esta movilización, se inició en Río de Janeiro un proceso para rescatar la memoria de la región portuaria de principios del siglo XX, que había perdido gradualmente su significado funcional como puerto desde la década de 1960. Una figura central en esta articulación fue el antropólogo Darcy Ribeiro, que entonces era vicegobernador del Estado de Río de Janeiro en el primer gobierno de Leonel Brizola.

El brizolismo aprovechó el auge de los movimientos asociativos vecinales, incorporando no solo sus agendas como agendas discursivas, sino también a sus líderes como líderes políticos del partido. Sin embargo, a principios de la década de 1980 no existían instrumentos de regulación urbana que garantizaran una planificación participativa. En ese momento, los mecanismos de valorización del patrimonio cultural (y, por tanto, de la memoria) surgieron como una alternativa viable para modificar la legislación permisiva aplicada por los militares. De este modo, se estableció una aproximación entre la lucha por el derecho a la ciudad y la lucha por el derecho a la memoria.

Fue en esta coyuntura cuando se defendió el discurso de la revitalización de la zona portuaria. Manteniendo los ideales de revitalización y la necesidad de expansión de las actividades comerciales y de servicios en la región central, las propuestas presentadas a partir de los años ochenta no proponían el borrado del pasado portuario, sino que buscaban combinar la renovación y la preservación (Oakim, 2019).

Fruto de esta articulación son legislaciones como la preservación en 1984 de Pedra do Sal, un lugar de gran importancia para la memoria de la samba. Ese mismo año se elaboró un inventario arquitectónico de los barrios de Saúde, Gamboa y Santo Cristo, en una iniciativa conjunta de los movimientos sociales, las universidades y el Gobierno estatal. En 1985 se establecieron parámetros urbanísticos menos permisivos para la región, así como la protección del conjunto arquitectónico centenario de los tres barrios mencionados en 1987 (Proyecto SAGAS)¹².

Entre las preservaciones implementadas en la región portuaria en la década de 1980, algunas merecen ser destacadas. En primer lugar, la ya mencionada Pedra do Sal, una acción de inmenso valor simbólico en la que el Estado reconoció la importancia de una piedra, pero no de cualquiera, sino de una que simboliza la religiosidad de origen africano y la cultura de la samba.

¹² Pedra do Sal: preservación provisional el 23/11/1984, preservación definitiva el 27/04/1987 por la Resolución 23, del 17/04/1987. Proyecto SAGAS: Ordenanza 002 de 14/03/1986, Ley 971 de 04/05/1987 y Decreto 7351 de 14/01/1988.

También hay otra dimensión. En el Morro da Conceição, donde se encuentra la citada piedra, otros bienes culturales, como palacios, fortalezas e iglesias coloniales, habían sido catalogados en la década de 1930. De este modo, el acto de preservar la Pedra do Sal superpuso a la cuestión racial otro aspecto, la valoración de lo popular en oposición al poder estatal, en una acción simbólica alineada al discurso brizolista (Oakim, 2019).

Pero el derribo de la Pedra do Sal no fue el único acto simbólico de preservación del patrimonio cultural asociado a la cultura popular. También se incluyeron en la lista tres casas de vecindad y cuatro paneles decorativos de botequines (bares). Los *cortiços*, modalidad de vivienda popular ampliamente combatida por los poderes públicos a finales del siglo XIX, fueron finalmente reconocidos por el Estado¹³ como un valor, así como lo era la estética de los botequines, un espacio de ocio privilegiado para las clases populares.

También se produjo la preservación de un edificio situado en una favela, la Favela da Providência, una de las más antiguas de la ciudad. Se trataba del Oratorio del Morro da Providência, inaugurado a principios del siglo XX como monumento en honor al Cristo Redentor. Aunque no fue un acto de valorización de un bien cultural asociado a la cultura de la favela, sí lo fue de un bien cultural ubicado en una favela, lo que demuestra, incluso para el discurso brizolista, las dificultades en el reconocimiento de los símbolos de la cultura popular como patrimonio cultural. Aun así, fue un inmenso avance en relación con la política de remoción de favelas aplicada en décadas anteriores¹⁴.

Por último, pero no menos importante, la preservación del edificio del Sindicato de Conductores de Vehículos de Carretera, uno de los primeros sindicatos del país, en una acción de valorización de los trabajadores urbanos que conectó el brizolismo con aquella tradición política de la que se había originado, el laborismo de Vargas¹⁵.

Paralelamente a las leyes de protección del patrimonio cultural, el Gobierno brizolista elaboró un plan de renovación urbana para toda la región central, que

¹³ En la región portuaria se encontraba la casa de vecindad más famosa de la ciudad: la Cabeça de Porco, demolida durante el gobierno del alcalde Barata Ribeiro (1892-1893) para la apertura del túnel João Ricardo.

¹⁴ El brizolismo puso en marcha un importante programa de mejora de las favelas en todo el Estado de Río de Janeiro. El mismo incluía la regularización de terrenos y la realización de mejoras urbanas, como el suministro de agua y electricidad, así como la instalación de redes de alcantarillado.

¹⁵ Todas las áreas protegidas mencionadas aquí, a excepción de Pedra do Sal, formaban parte de la legislación que estableció el APA do SAGAS.

incluía también los barrios portuarios¹⁶. En 1985 se puso en marcha el Proyecto Río Año 2000, coordinado por el arquitecto Jaime Lerner¹⁷, con el objetivo de estructurar un plan de revitalización que mantuviera en su horizonte el valor de la historia de la región.

El Proyecto Río Año 2000 ha señalado algunas perspectivas interesantes. El primer punto era la dirección a la que miraba, el año 2000, una fecha simbólica, el comienzo de otro milenio, que ya había sido utilizada anteriormente por el Plan Doxiadis como fecha objetivo para la recuperación de la capitalidad de la ciudad. Y eso, en cierto modo, era lo que se pretendía. Al revitalizar el centro, el lugar donde se produjeron los grandes acontecimientos de la memoria de la ciudad como capital, se pondría en valor esta historia para todo el país, así como la actuación del gestor que la promovió, en este caso, Leonel Brizola¹⁸.

El proyecto de Lerner dividía la región central en dos ejes: uno cuyo epicentro sería la Praça 15 de Novembro y otro que se extendería desde Lapa hasta la zona portuaria. Para el segundo eje, el proyecto proponía las siguientes medidas: para la plaza Mauá, la supresión de las líneas de autobuses urbanos, la construcción de una gran acera frente a la terminal de autobuses Mariano Procópio y el cierre de uno de los carriles de la avenida Rodrigues Alves, a fin de racionalizar la circulación de vehículos. Para el resto de la zona portuaria, Lerner realizó propuestas más generales, como reutilizar las instalaciones ociosas del puerto, crear un centro de comercio internacional y espacios culturales, reurbanizar el ramal ferroviario, transformar el carril paralelo a la avenida Venezuela en un paseo peatonal y fomentar la conservación de las casas centenarias. Al igual que sus predecesores, el plan de Lerner nunca se aplicó, y en la década siguiente, el rumbo de la región portuaria se definiría en otros términos.

¹⁶ Es interesante señalar que la ampliación de la noción de revitalización del puerto al centro de la ciudad fue una idea concebida algunos años antes, durante la administración del alcalde Israel Klabin. Una de las grandes expresiones de este discurso fue el proyecto del Corredor Cultural para conservar las casas tradicionales de la región, iniciado en 1979.

¹⁷ Jaime Lerner, arquitecto de Curitiba, se había hecho famoso por su proyecto de planificación del transporte urbano en Curitiba, ciudad de la que también era alcalde. En la década de 1980, Brizola le pidió que elaborara un plan urbanístico para la ciudad de Río de Janeiro.

¹⁸ A su regreso del exilio, en 1979, Brizola creó un nuevo partido, el PDT (Partido Democrático Trabalhista), cuya misión era restablecer el laborismo de Vargas, interrumpido por el golpe militar-corporativo.

Cuarto momento: el puerto turístico y el pensamiento neoliberal

La década de los noventa supuso la llegada del concepto de planificación estratégica que, ante la defensa de la necesidad de repositionar las ciudades en términos globales, llevó a la gestión pública conceptos del pensamiento neoliberal, como la eficiencia empresarial o la flexibilidad frente a las limitaciones burocráticas que supuestamente impedirían aprovechar las oportunidades. A partir de estos nuevos planes se estructuraron acciones como la construcción de la marca Río de Janeiro o la candidatura de la ciudad para albergar grandes eventos, como los Juegos Olímpicos (hazaña que se haría realidad veinte años después).

El primer plan estratégico para la ciudad de Río de Janeiro, el Plan Río Sempre Río, se lanzó en 1996, durante la alcaldía del ex brizolista César Maia¹⁹. Coordinado por el entonces secretario de Urbanismo, el arquitecto Luiz Paulo Conde (que luego sería alcalde)²⁰, se preparó con la ayuda de un equipo catalán que había trabajado en la planificación estratégica de la ciudad de Barcelona, en España.

El plan estratégico de 1996 modificó la narrativa discursiva iniciada con el traslado de la capital a Brasilia en la década de 1960, una narrativa que desde entonces (y hasta ese momento) había buscado construir una identidad de ciudad basada en la memoria de la capitalidad. En su lugar, la planificación estratégica propuso la búsqueda de la representatividad de la ciudad en la escena mundial. Para el espacio específico de la región portuaria, esto representó una considerable disminución de la fuerza discursiva del rescate de la memoria portuaria en favor de la estructuración del puerto como centro turístico.

A esta narrativa de estructuración de un puerto turístico se sumó la defensa de la potenciación de las áreas centrales con estímulo al uso habitacional y cultural. Además, el plan expresaba la “vocación” de la ciudad de acoger grandes espectáculos y reuniones en espacios públicos, en consonancia con las licitaciones para albergar megaeventos.

En lo que respecta específicamente al tema portuario, el plan presentó algunos proyectos. El primero fue la consolidación del puerto de Sepetiba, mediante el cual se pretendía convertir Río de Janeiro en un centro de integración al Corredor Atlán-

¹⁹ El economista César Maia comenzó su carrera política en el corazón del brizolismo. En 1993, después que rompió con Brizola, fue elegido alcalde de la ciudad.

²⁰ El arquitecto Luiz Paulo Conde comenzó su carrera política como secretario de Urbanismo en el primer mandato de Cesar Maia como alcalde. Más tarde, con el apoyo de su antiguo jefe, fue elegido alcalde de la ciudad de Río de Janeiro.

tico del Mercosur con un nuevo puerto, que permitiría el atraque de buques cada vez más grandes, con grúas de pórtico para el almacenamiento de contenedores²¹.

Para la zona del puerto viejo, se propuso de nuevo la revitalización urbana. A fin de recuperar los espacios históricos de la región, se presentaron dos grandes proyectos: el ProRio y el Proyecto de Rehabilitación de Cortiços.

El proyecto ProRio fue un proyecto piloto del Programa de Recuperación Orientada, que tuvo como lugar de prueba el Morro da Conceição. ProRio pretendía intervenir globalmente en un entorno histórico con potencial turístico y residencial. El proyecto contó con la cooperación técnica del Gobierno francés y con la participación de expertos en patrimonio cultural y obras de infraestructura.

El Proyecto de Rehabilitación de Cortiços había sido implementado en 1994 por la Secretaría Municipal de Vivienda, que compró los inmuebles, modernizó sus instalaciones y los incluyó en el alquiler social, destinado a la población de bajos ingresos —lo que, de alguna manera, representó una continuidad de la ya mencionada acción de tombamento en la década anterior—. Aunque interesantes, ninguno de los dos proyectos ha tenido impacto en la transformación de la zona portuaria.

Solo cinco años después, en 2001, bajo la nueva administración de Cesar Maia, el Ayuntamiento de Río de Janeiro lanzó un nuevo plan estratégico titulado “Las ciudades de la ciudad”. Como una ramificación del anterior, el plan de 2001 dejó de buscar una nueva identidad para la ciudad y empezó a trazar estrategias para insertarla competitivamente en el escenario mundial, tratando de elevarla a la categoría de “ciudad mundial”.

Reforzando la propuesta de planeamiento descentralizado, el proyecto dividía la ciudad en doce regiones, cada una con su propia planificación específica. Extrapolando el entendimiento establecido en los años sesenta de que la región portuaria es una región de expansión del Centro, el plan tomó como región central, además de los distritos del Centro —Santo Cristo, Saúde y Gamboa—, los distritos de Benfica, Caju, Catumbi, Cidade Nova, Estácio, Mangueira, Paquetá, Rio Comprido, Santa Teresa y São Cristóvão.

Para estos barrios, dentro del plan regional, se trazaron algunos objetivos particulares. Además del propósito ya mencionado de consolidar el territorio como centro de negocios, para el desarrollo de la tecnología y como principal centro de telecomunicaciones en América Latina, el plan apuntaba en algunas otras

²¹ Cabe recordar que, desde la década de 1970, este papel de gran puerto industrial del Estado de Río de Janeiro recayó en el puerto de Itaguaí.

direcciones. Uno de ellos era hacer de la región el centro de referencia histórico y cultural del país, articulando la renovación urbana y la memoria. Esto incluía la necesidad de definir una política de revitalización para la zona portuaria. También propuso un estudio de los almacenes y zonas abandonadas o infrautilizadas, los llamados vacíos urbanos, que se someterían a proyectos de recalificación. El plan también planteó la implantación de un Museo Viviente en el Morro da Providência y el desarrollo de una política de vivienda, con el fin de revitalizar las zonas “degradadas” de la región. Y por último, para complementar la transformación deseada, el desarrollo de programas complementarios destinados a mejorar las condiciones de vida, como cambios en el sistema de transporte, la seguridad pública y los servicios y equipamientos.

Es interesante constatar que en 2001 se repitieron los elementos discursivos que se venían afirmando desde el Plan Doxiadis en los años sesenta: los edificios del antiguo puerto industrial, así como la población de la favela, no eran compatibles con el nuevo barrio que surgiría de la revitalización. Sin embargo, había una gran novedad en el discurso de lucha contra la favela: ahora se proponía mantenerla como memoria. Así, una de las favelas más antiguas de Río (la Favela da Providência) debería transformarse en un museo al aire libre, para ser visitado en el gran centro turístico del puerto. Fue la creación de la favela como escenario y espectáculo para los turistas.

Estos proyectos comenzarían a materializarse poco menos de dos décadas después de su gestación, ya bajo el proyecto Porto Maravilha, una gran operación urbana iniciada en 2011 que, a través de grandes intervenciones en el territorio de los distritos portuarios, imprimió en la región una fuerte marca turística con la construcción de grandes equipamientos culturales y bulevares para paseos. La ejecución de este proyecto comenzó en 2009, durante la gestión de Eduardo Paes como alcalde, un momento de gran proyección internacional de la ciudad de Río de Janeiro, que en 2016 acogería los Juegos Olímpicos²².

Armado con los recursos creados a partir de la estructuración de una gran operación urbana instituida en 2011, el proyecto Porto Maravilha rescató los proyectos de los años noventa y promovió una gran intervención en las infraestructuras urbanas, el transporte y el patrimonio cultural de la zona portuaria.

Las principales intervenciones realizadas incluyen la construcción de una línea de tranvía para el transporte de cercanías (el VLT, vehículo ferroviario ligero), la demolición del Ascensor Perimetral, la construcción del Museo de Arte de Río y del Museo del Mañana en la Praça Mauá, la apertura de la Ruta Binaria del Puerto,

²² El abogado Eduardo Paes comenzó su carrera política como administrador regional en el primer mandato de César Maia, en 1994.

la construcción de dos túneles (el Túnel de Río 450 y el Túnel Prefeito Marcello Alencar), la urbanización de una gran zona de ocio conocida como Orla Conde y la ejecución de obras de la red de infraestructuras.

Estas intervenciones (algunas aún en curso) reforzaron, más que cualquier otra intervención realizada desde los años noventa, el carácter turístico de la región. Hoy en día, los alrededores de la Praça Mauá y la Orla Conde atraen a cientos de turistas cada fin de semana. Sin embargo, como imán para la inversión inmobiliaria, Porto Maravilha no ha tenido tanto éxito: diez años después de su creación, la gran mayoría de los terrenos siguen vacíos. Además, la operación urbana ha demostrado carecer de sostenibilidad financiera y ha pasado a depender, desde 2018, de la aportación de fondos municipales. No obstante, el proyecto sigue en marcha.

El proyecto Porto Maravilha se basó en la generación de una enorme área para el gran capital inmobiliario internacional asociado a las grandes constructoras brasileñas y, en cuanto a la preservación del patrimonio, se limitó a la elección de unas pocas áreas e intervenciones. En este sentido, la inscripción por parte de la UNESCO del Cais do Valongo en la lista del patrimonio mundial fue mucho más una acción de articulación de movimientos sociales que la preocupación por preservar este símbolo de la llegada de los esclavos a Brasil.

Observaciones finales

A lo largo de este texto, hemos explorado diferentes momentos y discursos sobre el puerto de Río de Janeiro, discursos que se materializaron en distintos proyectos urbanos y planes directores elaborados en el siglo XX. En esta trayectoria, identificamos cuatro momentos y narrativas principales sobre el puerto. El primero, a principios del siglo XX, cuando se construyó el puerto capitalista en el terreno creado mediante un gigantesco terraplén, así como la ejecución de sus instalaciones. El segundo momento se ubica a finales de los años sesenta, cuando parte del puerto (el de los barrios de Saúde, Gamboa y Santo Cristo) empezó a tener sus instalaciones obsoletas, y se planteó la construcción de un nuevo puerto en Sepetiba. Y, curiosamente, al mismo tiempo, se ha hecho la consolidación de una nueva parte del puerto, en la punta de Caju, con nuevas instalaciones. Un tercer momento en la década de 1980, cuando los movimientos sociales y el Estado se unieron en torno a un nuevo proyecto para los barrios portuarios vaciados, un proyecto que combinaba la revitalización y el rescate de la memoria. Y, por último, un cuarto y último momento en los años noventa, cuando, estructurado en torno al pensamiento neoliberal de gestión de la ciudad, se planificó y ejecutó la revitalización del puerto tradicional como centro turístico.

Pero ¿por qué tantos proyectos elaborados para el puerto de Río de Janeiro? La ciudad ha tenido a lo largo de su historia diferentes funciones de capital, tanto de capital administrativa como de capital imaginaria. Esta capitalidad, más que en ningún otro lugar, se expresa principalmente en la región central de la ciudad. Y, más que una proximidad territorial con el Centro, el puerto de Río de Janeiro es también un constituyente de la centralidad de la ciudad —cabe recordar que Río de Janeiro es, desde el siglo XVII, una de las ciudades portuarias más importantes de América Latina—.

Por ello, tanto el puerto como el Centro, como síntesis de la ciudad, son objetos de disputa, son lugares en los que se representa la capitalidad de la ciudad en miniatura. Y es algo de esta disputa, en sus diferentes formas y momentos, lo que hemos tratado de presentar a lo largo de este texto.

Bibliografía

Fuentes

Municipalidad de Río de Janeiro (1996), *Rio Sempre Rio*, Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro.

----- (2001), *As cidades da cidade*, Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro.

Preservación de la Pedra do Sal, Resolución 23, del 17/04/1987.

Proyecto SAGAS: Ordenanza 002 de 14/03/1986, Ley 971 de 04/05/1987 y Decreto 7351 de 14/01/1988.

Bibliografía referida

Angotti-Salgueiro, Heliana (2001), *Cidades capitais do século XIX. Racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos*, São Paulo, Edusp.

Honorato, Cezar Teixeira (2013), "Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro", en Santos, Flávio Gonçalves dos (org.), *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*, Ilhéus, Editus, pp. 123-144.

----- (2019), "Revisitando um velho tema: as reformas urbanas do Rio de Janeiro no início do século XX (1902-1910)", en *Dimensões do empresariado brasileiro*, Rio de Janeiro, Consequência, pp. 89-114.

Honorato, Cezar Teixeira et al. (1995), *O clube de engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil*, Rio de Janeiro, Clube de Engenharia.

Honorato, Cezar Teixeira y Mantuano, Thiago Vinícius (2015a), "O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX", *Revista Acervo*, vol. 28, nº 1, pp. 144-158.

---- (2015b), "Os agentes múltiplos do porto pré-capitalista (1870-1900)", en *Actas Digitales 6tas Jornadas Internacionales y Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, Rosario, REDEP, pp. 357-368.

Honorato, Cezar Teixeira y Ribeiro, Luiz Claudio (2020), "The Emergence of Brazilian Port Engineering in light of the Capitalist Modernization in Brazil (1860-1940)", *Journal of maritime history*, vol. 32, pp. 201-217.

Mantuano da Fonseca, Thiago Vinicius (2022), *A construção do porto do Rio de Janeiro: Do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*, Tese de Doutorado, Niterói, PPGH-UFF, mimeo.

Oakim, Juliana (2012), *A cidade, o urbanista, o plano: um estudo para a Guanabara por Doxiadis*, Monografia de conclusão de curso de especialização em Sociologia Urbana, Rio de Janeiro, UERJ.

---- (2019), *Essa cidade é minha! Essa cidade é sua! Uma investigação sobre o brizolismo e as políticas de regulação urbana no Rio de Janeiro entre 1983 e 1994*, Tese de doutorado, Niterói, PPGH-UFF.

Oliveira, Elaine Freitas de (2009), *Revitalização dos centros urbanos: a luta pelo direito à cidade*, Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Políticas públicas e formação humana, Rio de Janeiro, UERJ.

Rodrigues, Antonio Edmilson Martins y Oakim, Juliana (2015), "As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro: uma história de contrastes", *Revista Acervo*, vol. 28, nº 1, pp. 19-53.