

TESIS DOCTORAL

# CIUDADES CUADRADAS PARAÍOS CIRCULARES

---

Planes de ordenación y orígenes de la urbanística en Rio de Janeiro  
(importación y transformación de paradigmas)

Doctoranda: **Verena Andreatta**  
Director de tesis: Joaquín Sabaté i Bel  
Codirector de tesis: Manuel Herce Vallejo

Abril 2007

## **CAPÍTULO II**

### **RÍO DE JANEIRO: LA NATURALEZA CONSTRUIDA**





## ***CAPÍTULO II. RIO DE JANEIRO: LA NATURALEZA CONSTRUIDA***

### ***2. 1. EL ESPACIO DE IMPLANTACIÓN DE LA CIUDAD ANTIGUA Y LA ALTERACIÓN DE SU MORFOLOGÍA ORIGINAL***

Río es una ciudad construida sobre un lugar magnífico, cargado de todo el imaginario de lo natural. Imaginario que forma parte de la visión de los visitantes de la ciudad, y que impregna la vida de los sus habitantes<sup>1</sup>. La ciudad de Río de Janeiro es conocida como paradigma de “naturaleza”; no obstante, no hay nada más artificial que el territorio que se construye sobre un determinado espacio, con su morfología y sus propios recursos potenciales, sobre el que el hombre interviene buscando su aprovechamiento a lo largo de la Historia y lo transforma con este fin.

En portugués, la palabra territorio tiene connotaciones de espacio físico, y ello conlleva cierta confusión, pero en otros idiomas, fundamentalmente el francés, la palabra territorio se refiere al espacio construido, transformado y, por tanto, cargado de artificialidad.

Este capítulo pretende resumir ciertos aspectos del proceso de construcción de la ciudad de Río de Janeiro a lo largo del tiempo, como ha ido alterando la morfología original del lugar donde se implantó y las circunstancias de la formación de sus espacios más emblemáticos. No se trata, por tanto, de sintetizar la historia de la ciudad, sobre la que ya existe abundante literatura<sup>2</sup>, sino de mostrar los diferentes saltos de escala habidos en cuanto a tamaño y complejidad, para buscar luego la utilidad de los planes urbanísticos de cada época, la finalidad última de la recurrencia al ideario e instrumentos de intervención que suponían.

El municipio de Río tiene hoy en día 1255,28 km<sup>2</sup> de extensión, de los que casi un 63% están urbanizados, y alberga 5,9 millones de habitantes. Como es bien sabido, la fundación de la ciudad se efectuó en el interior de la bahía de Guanabara, protegida del océano Atlántico por las sierras de Pedra Branca y da Tijuca, ocupadas en la actualidad por la selva atlántica denominada Floresta de Tijuca, que divide las áreas sur y noroeste de la ciudad. Desde finales del siglo XVI y durante dos siglos la ciudad no salió de la estrecha franja rectangular conformada por los morros do Castelo e Santo Antonio, la praia do Peixe y la rua da Quitanda, ocupando a principios del siglo XVIII un área de 0,5 km<sup>2</sup>.

El paso de esta superficie a la anteriormente citada significa que la superficie de la ciudad se ha multiplicado por mil quinientos en dos siglos, lo que implica un ritmo de progresión geométrica de duplicarse cada diecisiete años.

---

<sup>1</sup> La cidade maravilhosa como metáfora asumida de su belleza natural. Los que nacen en Río de Janeiro reciben el nombre de “carioca”, que en lenguaje indígena quiere decir “casa del hombre blanco”. Esto se debe a que la primera edificación, la “Casa de Piedra” fue el centro de un asentamiento primitivo construido por los portugueses en 1503 en la desembocadura de un río que más tarde recibió el nombre de Carioca. Véase Coaracy, V. *Memórias da Cidade do Rio de Janeiro*. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1988.

<sup>2</sup> Destaca la obra de Abreu, Mauricio A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. IPLANRIO. Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro, 1987.



Este ritmo de crecimiento es análogo al producido en todas las grandes metrópolis del planeta como consecuencia de la revolución industrial y de la explosión demográfica, pero lo que caracteriza a ese proceso en Río es la constatación de una permanente voluntad de transformar su paisaje originario, de construirse como ciudad contra la topografía, de extenderse sobre límites que pudieran parecer infranqueables a los ojos de los hombres del siglo XVIII.

La topografía original del lugar de su fundación ha marcado la construcción de la ciudad y de su paisaje, pero a través de un proceso de pocos siglos se han suprimido montes, aterrado lagunas y costas y urbanizado morros de pendientes imposibles.

Esta característica distingue a Río de Janeiro, porque las operaciones de transformación de su territorio pueden calificarse de desproporcionadas en relación a las llevadas a cabo en cualquier otro lugar; a partir de una pequeña ciudad (fortaleza natural) de la colonización portuguesa, la acción urbanizadora ha permitido colonizar un territorio poco propenso a ello, con operaciones que acabaron con casi todos sus morros limítrofes, crearon casi todas sus actuales playas urbanas, horadaron su topografía con túneles, e incluso implicaron la plantación de su floresta tropical; con tal resultado que, paradójicamente, la ciudad es tomada como ejemplo de adaptación a la naturaleza y no, como es, de naturaleza construida.

La colindancia con el mar ha sido el factor más determinante, y la voluntad de construir su fachada al mar una constante en esa historia. El aterro de playas, lagunas y manglares ha alcanzado a una superficie de alrededor de 50 km<sup>2</sup>, que es algo más de la mitad de la superficie de Lisboa o de Barcelona.

Sorprende el permanente esfuerzo invertido en ello, pero no es menos importante la acumulación de capital fijo que ha supuesto la construcción de infraestructuras, tan potentes que no solo han creado el soporte físico de la ciudad sino que muchas veces se han tornado ellas mismas elementos relevantes del paisaje.

De hecho, es posible encontrar en el origen del propio concepto de infraestructura todo aquello que se construye con voluntad de pervivencia, de ser soporte de otras obras más percederas (como las edificaciones), y, de ello viene su carácter tan determinante en la construcción del territorio<sup>3</sup>. Pero también, en su proceso de construcción hay una cierta irreversibilidad de efectos y una potencia conformadora tal que obliga a tenerlas muy en cuenta en el estudio de las propuestas de los diferentes planes que se analizan en esta tesis y de las intervenciones que propiciaron sobre la ciudad.

También es preciso referirse a la historia urbana desde su concepción como proceso de construcción de la plusvalía urbana; afirmación que precisa de una cierta explicación aclaratoria. Si algo caracteriza al surgimiento de la ciudad industrial, es que esta fue consecuencia de la toma del poder por una nueva clase social en cuyo ideario estaba el derecho a la propiedad. La conformación de la urbanística tiene mucho que ver con la regulación de ese derecho de propiedad que alcanza su valor monetario más alto en la

---

<sup>3</sup> Herce, 2002 op.cit. nota 18 capítulo I.

ciudad y su entorno, y con la regulación del valor expectante que le confiere su proximidad a ella, su próximo paso de valor rural a valor urbano.



*Mapa en perspectiva de Río de Janeiro (detalle zonas sur y norte). F. Kraus, 1999.*

Las ciudades del siglo XIX se inventan a si mismas, aprovechan la acumulación de factores productivos en ellas para constituirse a si mismas en negocio, para hacerse, por vez primera en la Historia, objeto de transacción mercantil. Y se inicia así un estallido de la ciudad sobre su territorio colindante, cuyo campo de extensión dependerá enormemente de la disponibilidad de capital, o de su capacidad de atracción, y del poder de cada nueva infraestructura (inventadas desde inicios de ese siglo cada veinte o treinta años, de forma casi recurrente) para reducir la distancia, aproximar el espacio colindante al centro, en términos de tiempo, pero también en términos de extensión de los nuevos servicios urbanos.<sup>4</sup>

Como bien han explicado diversos autores, este proceso de crecimiento fue al principio continuo, como corresponde a la lógica de los primeros servicios urbanos (redes de agua, alcantarillado, gas o tranvías), para pasar a ser discontinuos con la aparición de los ferrocarriles, que establecían por vez primera un efecto túnel en el territorio que hacía más próximo el espacio servido por las estaciones que el territorio intermedio.

<sup>4</sup> G. Dupuy: *L'urbanisme de reseaux*. París, ed. Colin, 1988.

Y ese proceso pasará luego, en torno al automóvil y la electricidad, a permitir la ciudad dispersa, la ciudad construida por sectores autónomos, y más recientemente, con la difusión del teléfono y su conversión en celular, las autopistas urbanas y la comunicación informática, dará paso a formas más difusas, a ciudades región donde se intercalan en el espacio centros y periferias, llenos y vacíos desde el punto de vista de su ocupación urbana.

Con esta perspectiva, los hechos que se pretende destacar son aquellos que tipifican procesos de cambio de escala de ciudad, procesos de extensión urbana en momentos caracterizados por formas de ocupación distintas. Operaciones de generación de ciudad y construcción de infraestructuras se dan la mano; y el ideario público, o cuanto menos el expresado por las capas dominantes de la población, se configura así como un compromiso entre la necesidad de resolución de los problemas de la sociedad urbana y las estrategias derivadas de la voluntad de aprovechamiento de aquellas oportunidades.

En suma se pretende una breve síntesis que sirva de marco de esta tesis doctoral, una historia de los planes y realizaciones urbanísticas en la ciudad, en la certeza de que las ciudades se construyen por acumulación, y de que Río tiene una historia potente y ejemplar; aunque ello contradiga una aparente mentalidad brasileña que parece encontrarse mas en la “destrucción permanente de lo construido”, en el continuo “empezar de cero”. Y también como refuerzo de la hipótesis manejada en esta tesis la existencia de un paralelismo entre las políticas entre ciudades que mostraban necesidades próximas en su devenir urbano, o simplemente aprovechaban los mismos instrumentos para su crecimiento económico; tipificando, un proceso no solo de transferencia sino también de adaptación de ideas.

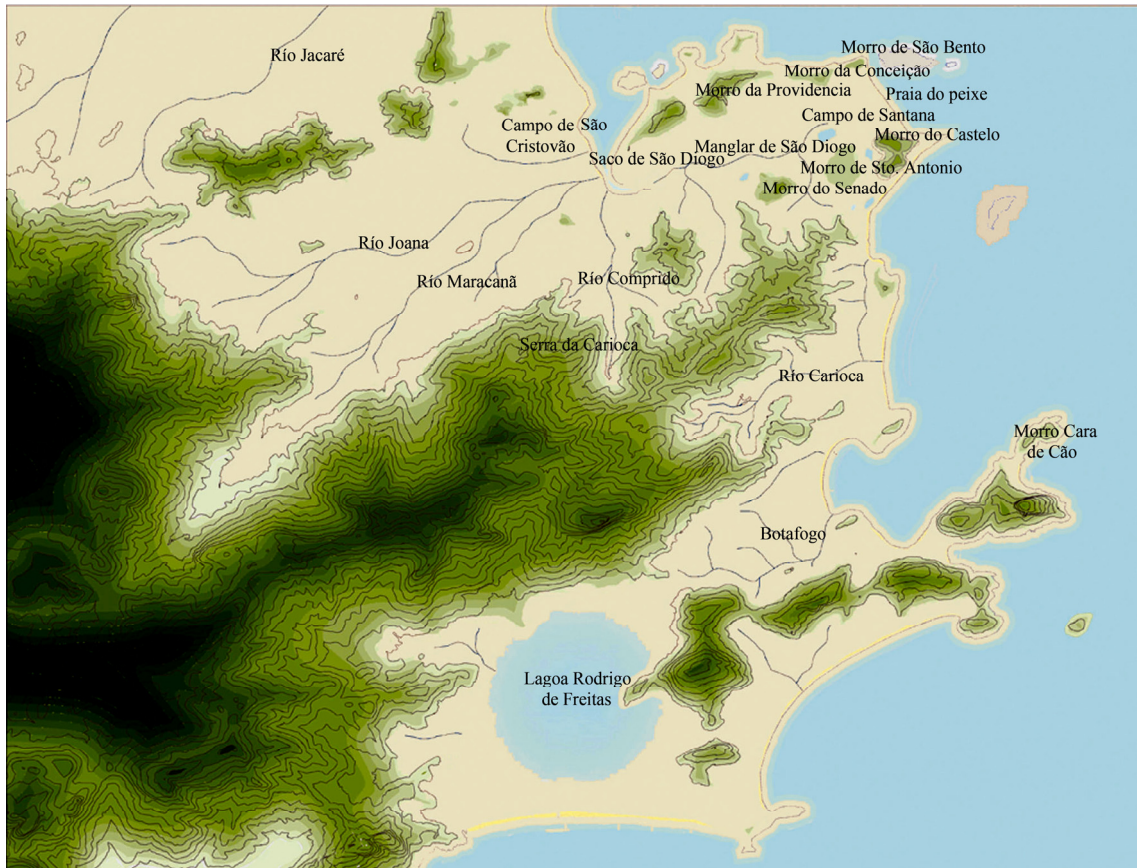
Sin un enfoque de este estilo, los planes urbanísticos pueden parecer meras y caprichosas importaciones de ideas del exterior, lo que no son en modo alguno. Y es este enfoque el que permite entender cosas tales como las influencias de las distintas profesiones en cada etapa del urbanismo moderno<sup>5</sup>; la de los médicos en la formación de la opinión pública y, en menor medida de la que se ha querido ver, en la formulación de políticas urbanas en la época del Imperio, así como sus enfrentamientos con la nueva casta de ingenieros civiles, organizados como grupo de presión desde la fundación del Club de Ingeniería en 1870.

El poder de estos durante toda la época de consolidación del liberalismo y de la construcción de las bases de la ciudad moderna y de su enorme expansión hacia el norte y el sur de la ciudad; y la pérdida de poder a favor de los arquitectos (de la que tanto se lamenta Carlos Sampaio en sus memorias) cuando toma protagonismo la regulación del sector inmobiliario privado, por presión de una nueva capa social organizada (el proletariado) que irrumpe a su vez en la Historia, y el planeamiento urbanístico se centra en la zonificación y la regulación de la edificación.

---

<sup>5</sup> En el caso carioca esas influencias están bastante bien explicadas en: Coelho, Edmundo Campos. *As profissões imperiais: medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro, 1822-1930*. Ed. Record. Río de Janeiro, 1999.





La topografía del territorio de implantación de la ciudad (dibujo de la autora).

## 2.2 LA EXTENSIÓN SOBRE LOS MANGLARES: EXPANSIÓN NATURAL DE LA CIUDAD

La Bahía de Guanabara tiene tal riqueza morfológica que no fue reconocida como tal por los primeros navegantes del siglo XVI; el portugués André Gonçalves la tomó como la desembocadura de un río en su llegada a ella el primer día del mes de enero de 1502, y, por eso, la llamó: “Río de Janeiro”<sup>6</sup>.

La bahía ofrecía un excelente refugio, lo que era un factor básico en tiempos de conquista colonial, con un litoral recortado protegido por dos grandes acantilados que la separan del mar abierto. En la costa izquierda, vista desde el mar abierto, se fundó la ciudad en 1567, y poco más tarde, desde su traslado al morro do Castelo, se desarrolló una ciudad portuaria fortificada, y a veces amurallada, desde la que se embarcaron los productos-estrella de la historia colonial de Brasil: azúcar, oro y café.

Tal como se puede observar en la excelente colección de mapas del “Atlas da Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro”, la morfología de ese espacio era altamente peculiar<sup>7</sup>. Los dos morros limítrofes por el norte (São Bento e Conceição) continuaban a lo

<sup>6</sup> El descubrimiento de Río de Janeiro en la llegada de una expedición comandada por el portugués André Gonçalves, en 1º de Enero de 1502, fue hecha bajo la suposición de que la bahía (después denominada Guanabara) era un estuario de un río Coaracy (op.cit. nota 1 de este capítulo).

<sup>7</sup> Canabrava Barreiros, Eduardo. *Atlas da evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro: 1565-1965*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 1965.

largo de la costa por una cadena montañosa conformada por los morros de Providência, Pinto y São Diogo; a su vez, los dos morros que lo limitaban por el sur (do Castelo y do Senado) continuaban igualmente en una sucesión de montes por el sur formado por los morros do Senado, de Paula Matos y de Santos Rodrigues (estribaciones septentrionales de la Sierra da Carioca).

El amplio espacio intermedio entre esas dos cadenas montañosas era, casi en su totalidad, un espacio pantanoso, cursado de ríos y lagunas, que alimentaba el “saco” de São Diogo que en forma de cuerno se conectaba con el mar a través del lugar denominado Bica dos Marinheiros. Este saco es, aproximadamente, el área formada en la actualidad por las dos márgenes del canal do mangue (ocupada por el Gasómetro, la estación Leopoldina, la Rodoviária Novo Rio y las instalaciones de la Companhia Docas), el Trevo das Forças Armadas; la avenida Presidente Vargas hasta la plaza Once y las zonas ocupadas por las instalaciones de metro y ferroviarias hasta el borde del morro do Pinto.

Alimentado por ese sistema hídrico, existía el gran manglar de São Diogo (después llamado da Cidade Nova), que continuaba con los humedales de Pedro Dias, encajados entre los morros de Santo Antonio, Santa Teresa y do Senado, al lado de la ciudad. En ese espacio abundaban las lagunas, siendo las más importantes las de Sentinela (entre la rua de Santana y el Sambódromo), la del Desterro (entre la plaza Tiradentes y la Avenida Mém de Sá), la de Pavura (entre el Largo de São Francisco y el metro de Uruguaiana), la de Santo Antonio (del largo da Carioca al Teatro Municipal) y, ya en la costa, la de Boqueirão (Passeio Público, en Lapa)<sup>8</sup>.

Hoy, en el entorno de la bahía de Guanabara viven algo más de 9 millones de habitantes, que es su población metropolitana. El enorme crecimiento urbano de las décadas de 1960-80 y la implantación de complejos petroquímicos en sus márgenes, ha supuesto la casi total ocupación de su borde litoral, y la ciudad se ha extendido sobre el interior de la bahía y sobre la propia costa del Atlántico en sucesivas operaciones de urbanización de los espacios existentes entre la cordillera y el mar, de creación de nuevos territorios y de conexión salvando los accidentes geográficos.

Hasta inicios del siglo XVIII, la ciudad no había desbordado la valla de drenaje ubicada más allá de la rua Quitanda, sirviendo de excusa en esta época la necesidad de mantener libre de edificaciones el espacio más allá de la muralla diseñada por J. Massé en 1713; muralla siempre inacabada y prescripción tampoco respetada, como se explica Nireu Cavalcanti<sup>9</sup>. Ese limitado espacio costero se amplió sobre la costa durante la primera

---

<sup>8</sup> La historia de la ciudad antigua o “ciudad vieja”, de su fundación y su evolución fue ampliamente estudiada por autores como Coaracy, (op.cit. nota 1 de este capítulo); Lamego Filho, Alberto Ribeiro. *O Homen e a Guanabara*. Biblioteca Geográfica Brasileira, IBGE. Rio de Janeiro, 1964; Varnhagem, Francisco Adolfo de. *História Geral do Brasil*. (s/d); Freire, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1914; Azevedo, Moreira de. *O Rio de Janeiro: sua história, monumentos, homens notáveis, usos e curiosidades*. Livraria Brasileira. Rio de Janeiro, 1969; y Cavalcanti, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte*. Jorge Zahar Editora. Rio de Janeiro, 2004. Destacamos todavía, para efecto de esta investigación, el notable ensayo de Augusto C. da Silva Telles: “O Rio de Janeiro e sua paisagem”. En: *Álbum fotográfico da formação da cidade do Rio de Janeiro, 1862-1927*. São Paulo. Ed. Instituto Moreira Salles, 1998.

<sup>9</sup> Cavalcanti, 2004 op.cit. nota 7 de este capítulo.

parte de ese siglo, doblándose el área entre la rua Primeiro de Março y el mar, para desarrollar embarcaderos y espacios de mercado propios del auge en la ciudad de una economía colonial volcada en la exportación de las riquezas del país.



*“Entrada da Barra vista de Santa Teresa, Rua Aprazível”. Emil Bauch 1859.*

Ya a mediados de ese siglo comienzan a producirse operaciones de desecación de los pantanos y manglares situados hacia el interior, al oeste de la ciudad. Cuando la corte portuguesa se trasladó a Río de Janeiro, ya habían desaparecido muchas de esas lagoas y una buena parte del manglar: en 1712 se había abierto una calle (probablemente la actual rua 13 de Maio) por medio de la lagoa de Santo Antonio y su ocupación se fue produciendo a lo largo del siglo, la desecación del Alagadiço de Pedro Dias se produjo entre 1769 y 1779, y la lagoa do Boqueirão fue rellenada hacia 1780, con el desmonte del Morro das Mangueiras, para la construcción del Passeio Publico.

Para entender los ritmos y acontecimientos de esa expansión de la ciudad hacia el oeste hay que tener en cuenta el complejo proceso de formación de la propiedad particular que se dio en el mundo a lo largo del XVIII y se consolidó con las Constituciones liberales; proceso por el que las donaciones de la realeza, los arrendamientos de ellas y muchas otras formas de dominio de la tierra, van a servir para consolidar la propiedad particular, y al que también colaboró, en muchos países, la recuperación (desamortización) de bienes de parte de la nobleza y de las ordenes religiosas para ser subastados entre particulares<sup>10</sup>.

Río de Janeiro estuvo sometido a un proceso parecido, como lo muestran las pugnas por la fiabilidad y extensión de las diferentes *sesmarias* (encomiendas) concedidas por la Corona, los Gobernadores, el Senado da Câmara y la Câmara de Rio. Las *sesmarias* eran donaciones de tierra, en principio intransferibles y sometidas a prórroga o revocación, pero

---

<sup>9</sup> Diez del Corral, L. *El liberalismo doctrinario*. Ed. IEP. Madrid, 1973

fueron configurándose como propiedades “de facto” con un valor notable en la configuración de la propiedad más allá de la ciudad consolidada.

No solo se dieron importantes conflictos de coincidencia espacial o de delimitación (como los que enfrentaron a la la Câmara y a la Compañía de Jesús durante dos siglos), sino que el hecho de afectar en este caso a tierras alagoadas, con límites con el mar mutables y poco precisos, iba a hacer más compleja la clarificación de propiedades. El incendio en 1790 del edificio de la Câmara del Senado, donde estaban depositados los documentos oficiales probatorios de esas *sesmarias*, colaboró a esta confusión<sup>11</sup>.

En 1834 se promulgó la ley que confería al Municipio la propiedad de los manglares, estableciéndose por tanto una posible fuente de ingresos sobre los foros de propietarios privados y sobre la posible disponibilidad de terrenos públicos; y eso iba a desatar una obvia cadena de conflictos de límites con las propiedades aledañas. Disputas de propiedad que no se clarificaron, sino todo lo contrario, con la aprobación de la Ley de Tierras de 1850, que permitió que las “*terras devolutas y las sesmarias no provadas*” pudieran ser vendidas a particulares.

El hecho de que la propiedad más clara de la Câmara fuera el mangue de São Diogo y que este se prolongara hasta el ya aterrado Alagadiço de Pedro Dias contornando el Campo da Cidade o de São Domingo (después Campo de Santana y más tarde da Aclamação), explica la voluntad con que se abordó la expansión hacia ese espacio.

En eso, en la necesidad que, tanto municipio y particulares tenían de disponer volúmenes de tierra para consolidar espacio sobre pantanos y lagunas, cabe encontrar el origen de la importancia que adquirió la idea del derribo de morros, revestida de exigencia higiénica. Ya de 1838 existe una petición (de C. de Niemeyer y P. de Alcantara) de autorización de derribo del morro do Castelo, con aprovechamiento de sus productos, de la que H. de Beaurepaire se hace eco en su Relatório de Obras de 1843, que se analiza en el capítulo IV de esta tesis doctoral.

Así se había hecho a finales de siglo con el relleno de las marismas de Pedro Dias y de la lagoa de Pavuna con tierras procedentes del desmonte parcial del Morro do Senado, o la del Boqueirão con el morro das Mangueiras, así lo haría la la Câmara Municipal cuando procedió al aterro del mangue da Cidade Nova en 1852, y así continuaría haciéndose hasta el derribo del Morro de Santo Antonio en 1955.

Así pues, las realizaciones de la Época Imperial implicaron el salto de escala de la ciudad y el inicio de la introducción de las infraestructuras propias del nuevo modelo configurado con la revolución industrial.

La expansión se dio principalmente hacia el Campo de Santana y la Cidade Nova, ocupando todo ese espacio pantanoso, limitado por la sierra da Carioca y el mar, y saltando más allá hasta el Campo de São Cristóvão y la Quinta de Boa Vista, hasta los

---

<sup>11</sup> Fridman, Fania: *Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*. Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro, 1999.



terrenos de Engenho Velho, e iniciándose el barrio de Tijuca. También se extendió por la costa hacia el sur, sobre los barrios de Glória, Laranjeiras y Botafogo, como después se comenta.



*“Antiga Ponte dos Marinheiros” de Thomas Ender, c.1818.*

La mayoría de los espacios emblemáticos del centro actual tienen poco menos de dos siglos de antigüedad, pero es posible detectar la trama urbana del espacio colonial bajo el actual centro de negocios de Río, en un paisaje de superposición producido por acumulación de obras de distintos periodos y grandes operaciones de transformación. De entre ellos se destacan aquellos cuya construcción precisó, en mayor medida, de desecación de zonas pantanosas y de obras de infraestructura atrevidas para su época.

Uno de los espacios más emblemático del centro es la Plaza XV, que fue construida junto a la playa que servía de puerto desde el siglo XVI, sin muelles de embarcadero y protegida por las baterías de la Ponta do Calabouço (en el morro do Castelo); y fue luego playa portuaria al estilo del Terreiro do Paço de Lisboa junto al dique portuario construido a finales del siglo XVIII, cuando la ciudad mostraba su poderío asociado al ciclo del oro. La construcción de ese dique precisó ganar terrenos al mar, inicio de la práctica señalada como una constante en la construcción de la ciudad. La plaza fue remodelada con motivo la construcción del Paço Imperial en 1743, y el dique acabado en 1789<sup>12</sup>.

Posteriormente, tanto durante el periodo que fue sede de la corona portuguesa como en la época imperial el espacio sufrió diferentes alteraciones de urbanización hasta su remodelación por el alcalde Pereira Passos, que la transformó en una plaza de ciudad

---

<sup>12</sup> La Plaza XV es uno de los espacios públicos más estudiados por la historiografía sobre Río de Janeiro: sus edificaciones, sus iglesias, la constitución del espacio abierto sobre el frente portuario-marítimo, la plaza de comercio, los rellenos sobre el mar, su evolución, etc. Destacamos la publicación del Núcleo de Memoria Urbana /IPLANRIO. *Praça XV, 1580/1988*. Río de Janeiro, 1988 cuyas imágenes en secuencia histórica sugieren todas las etapas de su desarrollo urbano. Hay una amplia bibliografía centrada en su historia y en sus edificaciones de la cual destacamos la obra de Ferrez, Gilberto: *Praça XV de Novembro: antigo Largo do Carmo*. Riotur. Río de Janeiro, 1978; Cavalcanti, Lauro: *Paço Imperial*. Ed. Sextante Artes. Río de Janeiro, 1999; o también innumerables artículos publicados en las Revistas do Patrimônio Histórico y Artístico do Brasil.



moderna con iluminación, arbolado, esculturas, etc.; tan moderna que la policía “prohibía su uso sin zapatos”.

La plaza actual, escondida entre el tejido de renovación del área central y las infraestructuras de la costa, esta transformada por un viaducto de la autopista construida por la costa en los años sesenta, que separó el frente portuario de la ciudad y fue concebida como penetración al centro desde el puerto, desplazado al muelle de Gamboa al norte de la ciudad en 1911, y desde el puente de Niterói que cruza la bahía, que se construyó algo más tarde convirtiéndose en una de las obras más emblemáticas de la ingeniería brasileña. El puerto viejo estaba donde está la actual Terminal de barcas<sup>13</sup>.

El principal espacio central de Río, el Largo o Plaza de Carioca, se construyó sobre el relleno de la Lagoa de Santo Antonio, entre los montes de Castelo y Santo Antonio. La traída de aguas desde el río Carioca y la inauguración, en 1723, del chafariz o fuente pública cambió el nombre de campo de Santo Antonio para el actual de Carioca.

En este largo fue construido en 1748 el Hospital da Providência y fue el punto nodal de la ciudad del XIX, centro de una red de tranvía; fue remodelado (con destrucción del chafariz y del hospital) por Pereira Passos, y hoy contiene la estación más importante del metro, acceso a la explanada producto del derribo del Morro de Santo Antonio<sup>14</sup>.

La total demolición del morro se produjo en 1955 con motivo del Congreso Eucarístico, realizándose el plan urbanístico del arquitecto Affonso Reidy, proyecto emblemático cargado de todos los ingredientes del Movimiento Moderno, degradado después por interpretaciones arquitectónicas desafortunadas, como la Catedral metropolitana, o prestigiado por un proyecto paisajístico de Burle Marx; espacio sobre el que construyeron las sedes de importantes empresas y bancos nacionales (Petrobrás, y los Bancos Nacionales de Desarrollo Social y de vivienda popular)<sup>15</sup>.

Otra de sus plazas importantes es el Largo da Lapa, construido sobre la antigua lagoa del Desterro. Sobre ese espacio se inauguró en 1750 el acueducto de arcos que acortó el trayecto de las aguas provenientes del río Carioca a la fuente de Santo Antonio; acueducto de 270 metros de largo y 42 arcos de 18 m de altura que forma parte del acerbo patrimonial de la ciudad.

La ciudad se extendió desde ese espacio, constituido en rótula de paso del Passeio Público hacia el Campo de Santana, y se unió con la anterior plaza como consecuencia del derribo del Morro de Santo Antonio. Lapa sigue siendo el barrio central que en el imaginario de los cariocas concentra la vida nocturna y bohemia, y el antiguo acueducto

---

<sup>13</sup> Para saber más sobre la historia del puerto de Río, su ubicación inicial en la fachada marítima de la Plaza XV hasta la construcción del puerto moderno sobre el muelle de Gamboa, ver la obra de: Figueiredo, Claudio. *O porto e a cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910* (org. Nubia Melhem dos Santos e Maria Isabel Lenzi). Ed. Casa da Palavra. Río de Janeiro, 2005.

<sup>14</sup> Nunes Pereira C. G: *Largo da Carioca: 1608-1999. Um passeio no tempo*. Ed. Guta Studio. Rio de Janeiro, 1999; y también Bonduki, Nabil e Ferraz: M.C. *Afonso Eduardo Reidy*. Editorial Blau Ltda. Lisboa, 2000. Sobre el proyecto paisajístico de Burle Marx véase Macedo, Silvio Soares. *Quadro do Paisagismo no Brasil*. FAUUSP. São Paulo 1999.

<sup>15</sup> Véase la propuesta para el área de la explanada de Santo Antonio en la publicación de Macedo y Bonduki, de la nota anterior.

sirve para el paso del tranvía que circula en dirección al barrio sobre el monte de Santa Teresa<sup>16</sup>.



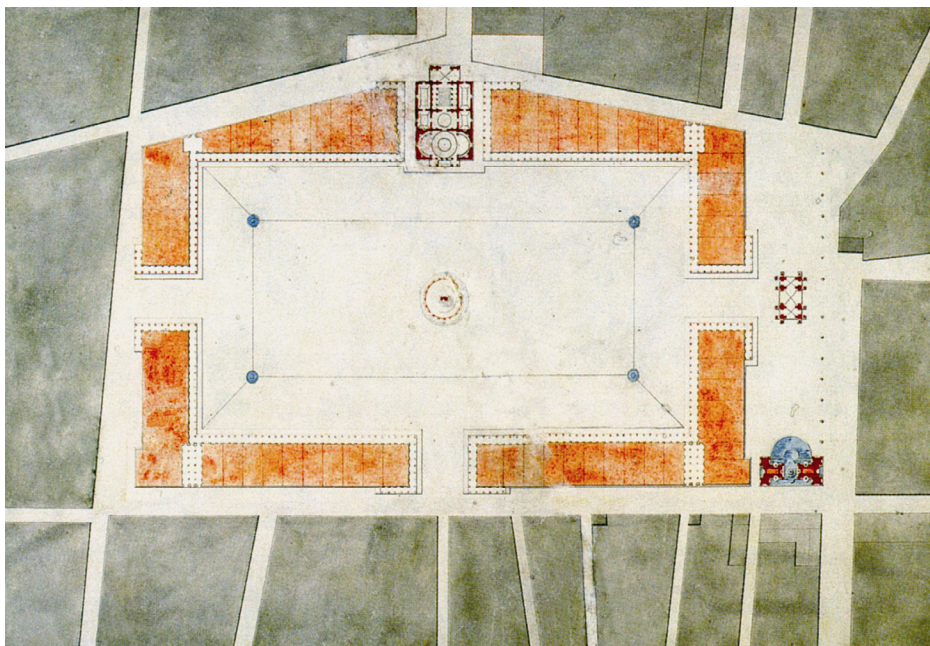
El “Desmonte del Morro do Castelo”. Óleo de J. Batista, 1922

Sobre el relleno de la lagoa de Boqueirão surgió la obra mas emblemática del Río de Janeiro como sede del Virreinato del siglo XVIII: el Passeio Publico, obra destinada específicamente al ocio concebida como espejo de los parques de la metrópolis: Lisboa. Inaugurado en 1783 con proyecto del Mestre Valentim; es considerado el primer proyecto paisajístico de Brasil, aun cuando el existente en la actualidad se debe al paisajista francés Glaziou, que hacia 1875 cambió el trazado geométrico por otro de concepción romántica<sup>17</sup>.

Como se ha dicho, más allá de la Cidade Velha estaba el Campo de Santana (actual plaza de la Republica), campo abierto, extraurbano donde durante mucho tiempo se reunía el ganado para el Matadero, espacio también de tratantes y esclavos, que era llamado así por la construcción en 1735 de la capilla de Santa Ana. Espacio que fue poco a poco recortado por las chácaras establecidas en el entorno, como consolidación de las *sesmarias*, y que durante mucho tiempo fue el lugar de vertido de los residuos fecales y basuras de la ciudad.

<sup>16</sup> Los Arcos da Lapa y su ambiente fueron retratados en la publicación de Cezar, Paulo Bastos. *Arcos da Carioca en cinco momentos de sua história*. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Editora INDEX. Rio de Janeiro, 1988.

<sup>17</sup> Para más información sobre el desecado de la laguna de Boqueirão y la obra del Passeio Público, véase Edmundo, Luiz: *O Rio de Janeiro no tempo dos Vice-Reis*. Ed. Xenon. Rio de Janeiro, 1932; y también el libro de Silvio Soares Macedo (op.cit, nota 12 de este capítulo).



*Proyecto (no realizado) de Grandjean de Montigny para el Campo de Santana, de 1827.*

El Conde de Resende, vicerey al cambio de siglo, mandó delimitar y regularizar el campo, aterró los límites y zanjas de drenaje y fijó las alineaciones de las edificaciones de su entorno, comenzando así a establecerse su formato como plaza. En 1811 se ubicó en él un chafariz que, aunque provisional, devino uno de los más importantes de la ciudad y en 1815 se inició la plantación de un espacio público, con construcción de un nuevo chafariz de piedra inaugurado en 1818. El campo fue objeto de un proyecto de ordenación de Montigny en 1827, que no llegó a ser construido.

El Campo de Santana ganó importancia al culminarse el primer techo de la estrada de ferro de D. Pedro sobre el espacio ocupado por la capilla, en la esquina noroeste del campo, y sobre el resto se construyó en 1875 el parque público, obra de Glaziou; hasta hoy permanece casi inalterado, aunque se redujo su superficie con la construcción de la Avenida Presidente Vargas en los años 1940<sup>18</sup>.

Más allá de la expansión natural de la ciudad sobre áreas aterradas, manglares, lagunas y de la formación de espacios emblemáticos que han sido objeto de estudio en este apartado, hay muchos otros espacios, plazuelas, o calles importantes que han sido construidas en ese mismo proceso. Para finalizar citamos el ejemplo de la rua da Vala, actual Uruguaiana, que funcionó como primer canal de desagüe de las aguas provenientes de la laguna de Carioca en dirección hacia el norte, hacia la playa do Valongo, entre los Morros de São Bento y Conceição, siendo hoy una calle importante del Centro histórico.

---

<sup>18</sup> Los dos temas mencionados, la formación del paisajismo del Campo de Santana (Campo da Aclamação, actual Praça da República) y la apertura de la Avenida Presidente Vargas pueden ser consultados, respectivamente en Sílvio Soares Macedo (op.cit nota 12 de este capítulo) y en: Lima, E. F. Werneck: *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Rio de Janeiro, 1990.





*sesmaria* de los religiosos do Carmo y de Campinho, hasta la Fazenda dos Jesuítas en Santa Cruz (más tarde Fazenda Imperial de Santa Cruz); era llamado camino dos Guaianasses y está descrito en 1843 en el Relatório de Beaurepaire.

Cita Morales de los Rios los nombres de las propiedades de aquellas chácaras, que corresponden a miembros destacados de la nueva burguesía mercantil y de la Corte; los Araújo, de Brás, de Alencar, o los de nuevos nobles como la condesa de Belmonte, el Visconde do Bom Retiro, el Barão de Uruguaiana, e incluso la familia del futuro Visconde de Beaurepaire en la zona de Engenho Novo; destacando la Quinta de Boa Vista cedida Elias A. Lopes a D. João IV. Fue esa decisión del rey la que aceleró la desecación de los manglares configurados por el río Maracanã y que acabó por llevar a que en 1854 se canalizara el canal do Mangue desde la plaza Once hasta el puente de los Marinheiros<sup>20</sup>.

En el último periodo del imperio, Río experimentó un gran salto modernizador, con grandes obras públicas, e intensos intercambios técnicos y culturales con Europa. Se instaló el ferrocarril, la iluminación pública a gas, la canalización de aguas y el alcantarillado (siendo en esto Río una de las ciudades pioneras, antes que otras capitales europeas)<sup>21</sup>. En las obras del siglo XIX, todas centradas en la transformación del centro y en su extensión al norte sobre la ciudad imperial, se desarrolló una tradición de proyecto que combinaba el ideario paisajista anglosajón como en la tradición formalista francesa, realizada por las características de un país tropical, con la vegetación como elemento de proyecto. Pero, fundamentalmente, se consolidó una ingeniería de la alteración de la topografía, con desecación de lagunas y pantanos y demolición de montes, y de grandes obras de traída de aguas, ferrocarriles y urbanización<sup>22</sup>.

*“Durante algum tempo São Cristóvão foi o grande rival de Botafogo como área residencial das classes abastadas, com melhor serviço de água potável e esgotos. Porém pouco antes da proclamação da República, a localização na área de indústrias que procuravam a proximidade dos eixos ferroviários e do porto, mudou a situação, ao que colaborou o estilo de vida a beira mar que proclamavam empresas como a Jardim Botânico”<sup>23</sup>.*

Las causas principales del cambio señalado en el párrafo anterior serán la llegada en 1870 de la “estrada de ferro” D. Pedro II, la instalación de la fábrica de gas en 1859, la llegada de las líneas de tranvías que favorecieron la construcción de parcelaciones

---

<sup>20</sup> Para saber más sobre la desecación del manglar de São Diogo consultar Morales de los Rios Filho, Adolfo: *O Rio de Janeiro Imperial*. Topbooks Editora. Rio de Janeiro, 2000, copia editada por los herederos del autor de la primera edición que fue publicada en 1946. Sobre la instalación de la fábrica de gas y la construcción del ferrocarril consultar Pedro Carlos da Silva Telles, *Historia da Engenharia no Brasil*, en dos volúmenes, del siglo XVI al XIX y del siglo XX, respectivamente editados por Livros Técnicos e Científicos Editora (1984) y Clavero Editora (1993).

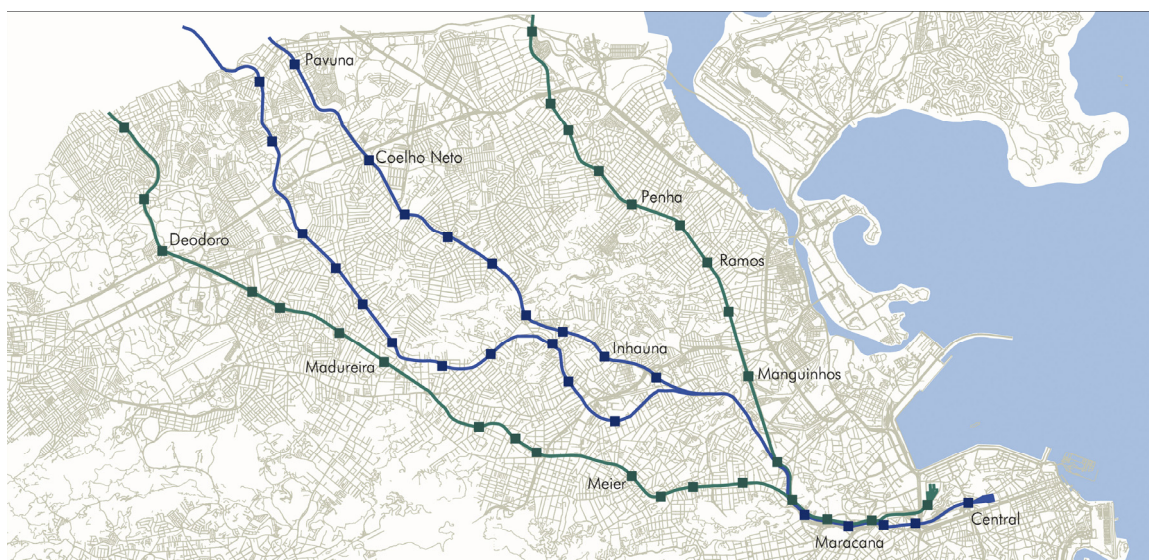
<sup>21</sup> En el capítulo IV de esta tesis se analiza en detalle el tema.

<sup>22</sup> En el cuadro de la ingeniería brasileña hay destacados profesionales, véase el libro de Silva Telles (op.cit. nota 7 de este capítulo) y más recientemente entre los años 1960-80 es destacable la coordinación de obras públicas por el Ingeniero Raimundo de Paula Soares, publicada en: Soares, Nair de Paula. *Engenheiro Paula Soares: antevisão urbana uma visão humana*. PVDI Design. Rio de Janeiro, 1997.

<sup>23</sup> Abreu, 1987, op.cit. nota 2 de este capítulo.

urbanas, como la de Vila Isabel realizada por el Barão de Drummond que había adquirido a la Corona la *Fazenda do Macaco* en 1872, y sobre todo el desplazamiento de población desfavorecida popular provocado por la obra de Pereira Passos a inicios del siglo XX. Hechos que marcarían el destino industrial y popular de los barrios de la zona norte en el futuro.

A la consolidación de ese destino colaboró también la construcción de las cuatro estradas de ferro que cruzaron la zona norte; en 1890 se amplió la de D. Pedro hasta Madureira, en 1883 se inauguró una nueva línea (la de Río D'ouro) que tenía la finalidad de transportar el material para la nueva red de abastecimiento de agua de la ciudad pero que pronto pasó a transportar viajeros; de 1886 es la línea da Leopoldina hasta Duque de Caxias, y finalmente, en 1893, la de la Empresa de Melhoramentos do Brasil, luego denominada Linha Auxiliar<sup>24</sup>.



*Líneas férreas construidas a finales del siglo XIX (sobre la base digital actual de Río de Janeiro)*

El crecimiento de esas áreas del norte, primero sobre la red de tranvías y más tarde sobre la de trenes, se hizo con unos patrones de ocupación que provocaron ese carácter suburbial que ha caracterizado a la zona desde entonces y en su extensión sobre la Baixada Fluminense.

El trazado de las líneas de tren introdujo dificultades en la continuidad de las tramas viarias, lo que se traduce siempre en generación de zonas marginales y en pérdida de valor del suelo; y la instalación de industrias supuso durante un tiempo la formación de villas obreras que consolidaron este carácter popular de la residencia.

Las canalizaciones del río Comprido por el Prefeito Frontin y del Maracanã por Sampaio serán hechos importantes de la ocupación inicial de esa zona. Pero el detonador principal del destino del área había sido ya la construcción, a inicios de siglo, del cais portuario de Gamboa, desde plaza Mauá al canal del Mangue, operación enorme de

<sup>24</sup> Abreu, op.cit. nota 2 de este capítulo.



transformación que implicó ganar 170 ha al mar, con tierras procedentes de la demolición del Morro do Senado. Puerto moderno que casi enseguida, veinte años más tarde, se ampliaría sobre São Cristóvão, y seguiría luego hacia Cajú hasta configurarse el actual puerto.

El factor definitivo de la extensión de esa enorme área hasta Campo Grande sería la construcción de la Avenida Brasil en 1946. A las industria ubicadas junto a las líneas férreas, se uniría un importante desarrollo de este tipo promovido por el Gobierno de Getulio Vargas, que en 1933 creó la Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, que inició una importante tarea de rectificación de cauces de ríos, con la consiguiente consolidación del suelo. Su calificación como la zona industrial de la ciudad, que se produjo en el Código de Obras del Distrito Federal de 1937, culminaría el proceso<sup>25</sup>.



*Fotografía aérea de Río de Janeiro y la Bahía de Guanabara, del año 1990.*

La vocación industrial y portuaria del sector norte junto a la bahía de Guanabara se altera más tarde con el proyecto de la “Cidade Universitária”, basado en una idea de campus único. La Iha do Fundão corresponde a uno de los mayores proyectos de relleno de áreas marítimas realizadas en la ciudad, uniendo entre sí un pequeño archipiélago de nueve islas. También la Iha do Governador fue recrecida en una superficie de seis hectáreas, aproximándola al continente para la construcción del Aeropuerto Internacional do Galeão (hoy Tom Jobim)<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Roxo, E.E. de Alencar e Ferreira, M. “O saneamento do meio físico”, em: *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Ed. Record. Rio de Janeiro, 1965.

<sup>26</sup> Véase el mapa de la ciudad con representación de las zonas provenientes de los “aterros” o rellenos sobre el mar elaborado por la autora de esta tesis doctoral (Pág. 65)



“Panorama da Cidade do Rio de Janeiro” (fragmento). Emil Bauch, 1873.

#### **2.4. LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD HACIA EL SUR y LA FORMACIÓN DE SU FACHADA MARITIMA**

El inicio de la expansión hacia el sur se encuentra igualmente en la primera parte de la época imperial. Desde la Cidade Velha salía otro camino hacia Botafogo llamado camino da Carioca, porque llevaba al río de ese nombre, que continuaba hasta Botafogo. Los valles de ese río y del río Berquó, que formaba el valle de Botafogo, fueron espacios privilegiados para la ubicación de *engenhos* de caña de azúcar (como el famoso Engenho do Rei o el del Vicario Peral Martins Mato); que poco a poco irían dando lugar a *chácaras* e incluso a algunas fábricas, como las *olarias* (fabricas de ladrillo) del río Carioca o la fábrica de pólvora mandada instalar por el rey João VI junto a la lagoa de Sacopenapã (hoy Rodrigo de Freitas).

Ya en 1740 se había construido la Iglesia de Nossa Senhora da Gloria, que dio nombre al cerro de su ubicación; hecho que había de colaborar al prestigio de la zona y a la edificación en su entorno. Algunos de los miembros de la Corte instalarían su residencia en la zona sur, después de que la reina Joaquina Carlota se instalara en Botafogo en la primera etapa del Imperio; de esas construcciones quedan el palacio del Marques de Leão, el del Comendador Dos Santos (actual Faculdade de Medicina) el del Barão de Friburgo (actual Museu da República), y otros.

La lectura del Relatório de Beaurepaire de 1843, explicado en el Capitulo IV de esta tesis, demuestra la existencia de una incipiente trama de calles en Botafogo, entre las ruas São Clemente y São Joaquim (Voluntários da Pátria); y ya el mapa de “linhas de bonde” de la Compañía Botanical Garden de 1870 muestra una ocupación relevante del entorno del camino da Carioca en Flamengo y del de la rua São Joaquim en Botafogo. Habiendo



también influido en ese desarrollo la instalación del Horto Real (entre 1817-1820), posterior Real Jardim Botânico, junto a la Lagoa Rodrigo de Freitas.

Son muchos los factores y acontecimientos que marcan este continuo proceso de desplazamiento de las clases de renta alta hacia el sur: la extensión y electrificación de los tranvías, la promoción inmobiliaria ligada a ella, la construcción de túneles para el automóvil, y el aterro y formación de playas. En cualquier caso, todos ellos han ayudado a un proceso de valorización al que no ha sido ajeno esa auto segregación espacial de unas determinadas clases sociales, que han ido desplazándose cada vez mas lejos según iban irrumpiendo en su espacio actividades productivas y otras clases sociales; fenómeno éste propio de la evolución de todas las ciudades occidentales, pero que en América Latina se ha mostrado con mayor crudeza.

Los servicios de tranvías urbanos comenzaron en 1868, siendo la citada Compañía del Jardim Botânico la que tuvo mayor presencia, casi única, en esas zonas, con extensión desde su trayecto inicial ligando el Centro con el Largo de Machado, primero hasta Gávea y luego hasta Copacabana, en 1892. Esta Compañía fue la primera que electrificó sus líneas, en 1892, llegando sus raíles de tranvías a Ipanema y Leblon en 1914<sup>27</sup>.

En la transición de siglo, diversos contratos ligan los compromisos de esa empresa y de sus asociadas (Empresa de Construções Civis, Vila Ipanema, empresa de Ludolf, etc) con la Prefeitura, acordando recorridos de líneas, apertura y trazado de algunas calles y comprometiéndose la Compañía a la construcción del túnel bajo el morro de Barroso, o Túnel Velho. Proceso de urbanización consolidado con la construcción del Túnel Novo en 1906 y con la de la Avenida Atlântica en 1919. El Túnel Velho fue ampliado en 1922.

Dentro de la obra transformadora de Pereira Passos, hay que dejar constancia del impulso de expansión hacia el sur que supuso la construcción de la avenida Beira Mar, en la ensenada de Gloria, y la urbanización y ajardinamiento de la playa de Botafogo, creándose así una tensión sobre el espacio de Flamengo, que concentró la atención de los sucesivos Prefeitos, en un espacio litoral frecuentemente amenazado por los temporales marítimos, y que culminará con los aterros de Flamengo, primero con la Exposición de la Independencia de 1922 y luego con tierras del desmonte del morro de Santo Antonio motivo del Congreso Eucarístico de 1955.

Un hecho asociado a la Exposición Nacional del año 1908 deviene paradigmático de esa ciudad que va construyendo su propia morfología sobre el mar. Para ubicar la Exposición se creo una playa artificial, la Praia Vermelha, con tierras extraídas del Pão de Açúcar, uniendo esta isla en la ciudad. La operación de cantera y el terraplenado de casi 2 km<sup>2</sup> de superficie lo hizo una empresa privada, que a la vez ejerció de gran operador inmobiliario del Barrio de Urca. La operación fue muy importante, no solo por su tamaño, ni por haber tocado uno de los símbolos morfológicos de Río de Janeiro, sino porque estableció esa forma de construcción de ciudad hacia el sur que viene comentándose.

---

<sup>27</sup> Weid, Elisabeth V.D: *O bonde como elemento de expansão urbana*. Fundação Casa de Rui Barbosa. Rio de Janeiro, 1996.

El Morro do Castelo, sede de la ciudad fundacional, fue demolido, paradójicamente, para crear la Exposición conmemorativa del Centenario de la Independencia en 1922. Fueron removidos 4,5 millones de m<sup>3</sup> de tierras y ganados al mar 67 mil m<sup>2</sup> de suelo donde se celebró la Exposición, y más tarde, en los años cuarenta se construyó junto a ese espacio el Aeropuerto Santos Dumont, en el borde del mar. Con las tierras provenientes del Morro do Castelo también se llevó a cabo, hacia 1930, otra de las grandes operaciones de construcción de la ciudad: el saneamiento y urbanización de los bordes de la Lagoa Rodrigo de Freitas, con creación de una amplia plataforma de ciudad; para esta operación se canalizó el brazo de agua que la unía con el mar, creándose el actual Jardim de Alah<sup>28</sup>.

Antes de proseguir la descripción de acontecimientos y obras que permitieron el salto de la ciudad más allá del macizo de Tijuca, conviene recodar una operación llevada a cabo en la época imperial que ha marcado definitivamente el paisaje tropical carioca y a la vez ha actuado como telón de fondo de esa calificación progresiva de su orla marítima.

El mejor ejemplo del significado de la expresión “construcción de la naturaleza” en la ciudad de Río esta en la Floresta de Tijuca. La ciudad, llevada por intereses económicos de la época colonial, había ocupado valles altos del macizo de Tijuca y desmatado la floresta tropical Atlántica para plantar café; habiéndose financiado su plantío con la venta de la madera y el carbón de esa deforestación. El efecto sobre la ciudad fue muy negativo, fundamentalmente por que colaboró a la carencia de agua potable provocada por la desecación de las fuentes del macizo.

En la segunda mitad del siglo XIX, por iniciativa del emperador, se llevó a cabo una importantísima acción paisajística de arborización de la Serra de Tijuca, responsabilidad del mayor Archer, tan solo ayudado por cinco esclavos. Durante la campaña llevada a cabo entre 1860 y 1874, se plantaron cerca de 100.000 árboles en las áreas que habían sido desmatadas para plantar café. El trabajo paisajístico también involucró al paisajista Glaziou que proyectó con estilo romántico una gran área de Floresta: organizó grutas, merenderos, caminos y paseos para circulación, construyó “belvederes” y valorizó los riachuelos y cascadas<sup>29</sup>.

Hoy la “floresta” esta incorporada definitivamente dentro de la cultura de ocio y deporte de la población. A mediados del siglo XX sufrió también transformaciones, de las que la más conocida fue la implantación de la estatua del Cristo Redentor en 1931. En la actualidad está catalogada como un parque nacional urbano de 33 km<sup>2</sup>, está protegido por ley y ha sido declarada Reserva da Biosfera por la UNESCO en 1991.

Otro importante espacio es el Parque do Flamengo, que se inauguró en 1964 dentro del intenso programa de urbanización y saneamiento llevado a cabo por el primer

---

<sup>28</sup> Los temas tratados en este párrafo exigen la lectura de las siguientes publicaciones: Nonato, J. A, e Santos, N. Melhem: *Era uma vez o Morro do Castelo*. IPHAN. Rio de Janeiro, 2000. O, el texto de Angela Maria Moreira Martins. *A Exposição Internacional de 1922 no Rio de Janeiro*. En: Vicente del Rio (org). *Arquitetura: Pesquisa & Projeto*. São Paulo: Pro Editores; Río de Janeiro: FAU UFRJ, 1998

<sup>29</sup> Merece destaque la obra de Cezar, P. Bastos. (1992). *A Floresta da Tijuca e a Cidade do Rio de Janeiro*. Editora Nova Fronteira. Rio de Janeiro, 1992, que fue lanzada en el ámbito de la Conferencia Mundial de las Naciones Unidas, Río 92.

governador electo para el Estado de Guanabara (Carlos Lacerda) tras el traslado de la capital a Brasilia. Ingenieros, arquitectos paisajistas (A.E.Reidy, Burle Marx, E. Bauzer Medeiros y otros, bajo la coordinación de Lotta Macedo Soares) colaboraron en este proyecto, dándole un tratamiento que compatibilizó sus diferentes usos viarios con un inmenso parque litoral, que creó amplios espacios para el deporte y el ocio ciudadano, y ha sido marco de emblemáticas obras arquitectónicas y paisajísticas.

Una curiosidad es que fue catalogado para su protección tan solo un año después de construido<sup>30</sup>. Dentro de aquel mismo programa de obras, completado por su sucesor, se inscribe la creación artificial de la playa de Copacabana, de la que hay que destacar el interceptor de la red de drenaje y el paseo marítimo con la obra paisajística de Burle Marx<sup>31</sup>.

Tal es el resultado de este proceso de conformación de la orla marítima, que la transformación de la morfología costera de la Bahía de Guanabara está prohibida nada menos que por la Constitución Federal de 1988, protección que se refuerza por diversos decretos municipales de preservación ambiental de la orla marítima; protecciones ajustadas a su alto valor paisajístico y ambiental, pero que no dejan de crear una cierta paradoja con el hecho de que sea producto precisamente de potentes intervenciones de transformación.

Y así es Río, una ciudad construida a lo largo de pocos siglos, una mezcla ecléctica de estilos, un paisaje urbano celebrado universalmente por sus condiciones naturales, cuando, como se ha dicho, pocas ciudades en el mundo se han tejido con una alteración tan grande de su topografía original<sup>32</sup>.

Este proceso de desplazamiento hacia el sur se completa con la construcción de la avenida Niemeyer hacia 1920, de las mejoras de la estrada de Joá de final de los años treinta, con puente sobre la lagoa de Tijuca de 1939 que dio origen a los primeros loteamientos de esa zona (Tijucamar y Jardim Oceânico); pero sobre todo la construcción por el ingeniero P. Soares de los túneles do Morro Dois Irmãos y São Conrado y del elevado de Joá, obras inauguradas en 1974 como consecuencia de la aprobación del Plano Piloto de Lucio Costa para la Baixada de Jacarepaguá.

---

<sup>30</sup> Sobre los instrumentos formales de ámbito jurídico y de la legislación específica acerca del interés público en la preservación del patrimonio cultural brasileño véase Castro, Sonia Rabello de. *O Estado na preservação de bens culturais*. Ed. Renovar. Río de Janeiro, 1991. La tesis de Amélia Reynaldo. *Las Catedrales siguen siendo blancas*. UPC – Etsab. Barcelona, 1998 (no publicada) es un excelente referente para el entendimiento de la reacción de aquellos participantes de la corriente de pensamiento moderno brasileño como los técnicos que van coordinar, elaborar e impulsar las políticas de protección del patrimonio nacional.

<sup>31</sup> Se puede buscar información detallada sobre la obra del paisajista en Río de Janeiro en el libro de Silvio Soares Macedo (op.cit nota 12 de este capítulo). Hay muchísima bibliografía sobre la obra de Burle Marx en Brasil, Estados Unidos y Europa. Y sobre la creación del Aterro y posterior Parque do Flamengo véase las tesis de: Costa, Lucia M. *Popular Values for Urban Park: a case study of the changing meaning of Parque do Flamengo in Rio de Janeiro*. Phd Thesis University College. Londres, 1993. O la más reciente obra de la misma autora publicada: *Parque do Flamengo: a construção cotidiana de um espaço democrático*. Ensaios Paisagem e Ambiente. São Paulo, 1995. Sobre la ampliación de la Playa de Copacabana ver Soares, Nair de Paula, 1997 op.cit. nota 20 de este capítulo.

<sup>32</sup> Telles, 1998 op.cit. nota 7 de este capítulo.

Obras éstas que se incluyen en una etapa “rodoviarista” iniciada con el Plan Quinquenal (1961-65) de Vías Arteriales del Departamento de Carreteras del Estado, propias de una época de “boom inmobiliario” en el mundo occidental conformado sobre la generación de valor en los territorios periféricos de las ciudades sobre la construcción de las denominadas redes arteriales viarias; y que en América se caracterizará, además, porque esa colonización de nuevos territorios implicó el abandono de la atención sobre la ciudad construida. Plan del que las últimas realizaciones serán la construcción de la Linha Vermelha en 1984, ligando el túnel Rebouças con el Aeropuerto Internacional y la autoestrada de São Paulo, que, más allá de sus beneficios de conexión de ciudad, significó el deterioro del área imperial de São Cristóvão; y la Linha Amarela construida en 1997 ya con otro planteamiento urbanístico.

En la política urbana de la última década en Río de Janeiro se observa una decidida voluntad de dignificación del espacio público, como lugar de la ciudadanía, y de recuperación de sus valores como conformador del paisaje urbano. Hay que destacar en ella el programa Rio-Cidade<sup>33</sup> que ha recuperado los principales espacios públicos de la ciudad, sus calles y avenidas, alcanzando la superficie de su intervención casi 110 hectáreas; o el programa Favela-Bairro<sup>34</sup> diseñado para integración de la otra ciudad de la que no se ha hablado y que conforma también el paisaje universal de Río: la ciudad de los pobres, de la autoconstrucción, la ciudad de las *favelas* en las que vive un millón de habitantes; u otros proyectos sobre espacios de alto valor simbólico como los redactados para la reforma de la Plaza XV, el de mejoras de la urbanización de la Avda. Brasil, el de recuperación del morro da Conceição<sup>35</sup> y otros.

Es forzoso referirse a los proyectos de su recuperación llevados a cabo en Río desde 1990 dentro del programa Rio-Orla<sup>36</sup>. Al inicio, treinta kilómetros desde el Leme al inicio de la playa de Copacabana hasta el Recreio de los Bandeirantes al final de la playa de Barra de Tijuca (prácticamente todo el frente urbano atlántico), fueron objeto de intervención para construir un paseo marítimo continuo, con ciclovía al borde del mar, servicios, quioscos y reurbanización; a ese programa siguió, a finales de los años noventa, el proyecto Rio-Mar para la recuperación del Parque de Flamengo, con más de 6000 especies plantadas, con restauración de sus espacios y de los edificios singulares, y con una nueva

---

<sup>33</sup> Para informaciones sobre el Programa Rio Cidade véase la publicación de la Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: IPLANRIO. *Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas*. Ed. Mauad. Río de Janeiro, 1996.

<sup>34</sup> Para información más completa sobre el Programa Favela Bairro véase: Conde, L.P.; Magalhaes. *Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro*. Ed. Vivereidades. Río de Janeiro, 2004. O también la publicación coordinada por José Bracarz. Banco Interamericano de Desarrollo. *Ciudades para todos. La experiencia reciente en programas de mejoramiento de barrios*. IDB Bookstore. Washington, 2002.

<sup>35</sup> El proyecto del Morro da Conceição puede ser consultado en: Sigaud, Marcia Frota e Pinho, Claudia Maria Madureira (pesquisa e texto). *Morro da Conceição: da memória o futuro*. Ed. Sextante. Prefeitura do Rio: Río de Janeiro, 2000.

<sup>36</sup> La tesis de Helena de Almeida Rego, no publicada, hace una reflexión sobre urbanismo e infraestructuras en el Programa Rio Cidade. Es de interés el tema que adelanta en sus estudios, como la inclusión del programa Rio Orla de 1990-1992 como primera experiencia de gestión global de proyecto en la Prefeitura de Rio de Janeiro, antecedente directo del Programa de obras y proyectos Rio Cidade. Véase: Rego, Helena de Almeida. *Planejamento Urbano e Infra-estrutura, construindo a cidade do Rio de Janeiro. Da formação do município ao Projeto Rio Cidade*. Universidade Federal do Rio de Janeiro. PROURB. Río de Janeiro, 2004.

iluminación que destaca su belleza. Este proyecto se ha extendido luego a otros espacios del borde marítimo.

De esa forma, todo el frente marítimo de la ciudad sur ha sido objeto de recuperación, llegando la intervención hasta el aeropuerto Santos Dumont en el antiguo emplazamiento del Morro do Castelo. Pero queda pendiente una intervención más decidida sobre los antiguos muelles del puerto (Gamboa y São Cristovão), máxime cuando la construcción del nuevo puerto de Sepetiba al sur del Estado ha desplazado gran parte de las funciones de un puerto encajonado entre la autopista y la costa en un franja de profundidad media algo más de 200 metros, lo que limita su futuro comercial portuario.

Con esta finalidad, el actual gobierno de la ciudad ha redactado un Plan de “Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria” que contempla todo el área de Gamboa desde el pier Mauá hasta el Canal do Mangue, que propugna la recuperación de los almacenes del puerto para usos culturales y de ocio, la creación de la “Cidade do Samba” y de una “Villa Olímpica” (centro polideportivo), la prolongación de la ciclovía desde el aeropuerto Santos Dumont, así como el arreglo de la urbanización de los barrios y *favelas* limítrofes.

En resumen, la historia de la conformación de Río de Janeiro es una historia de grandes transformaciones, en continuo dialogo con el borde del mar; es una historia, como todas, llena de hechos contradictorios, muchas veces inspirada en realizaciones europeas, pero siempre con una magnitud espacial muy superior, casi una desproporción que solo es pareja con la magnitud de su paisaje. Es, en suma, una historia compleja en la que se aúnan las técnicas de la ingeniería y el urbanismo contemporáneo, y que ha dejado referentes ineludibles en la historia de la Arquitectura.

=====