

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 VI
EL PLAN DE REFORMAS URBANAS DE PEREIRA PASSOS (1903 a 1906)
INFRAESTRUCTURAS, RENOVACIÓN Y OPERADORES URBANOS



CAPÍTULO 6 –EL PLAN DE REFORMAS URBANAS DE PEREIRA PASSOS (1903 a 1906)

6.1 DEL IMPERIO A LA REPUBLICA

El periodo que comprende las dos últimas décadas del siglo XIX es una época trascendente para poder entender la evolución de las políticas urbanas en las principales ciudades del país. Se ha escrito mucho sobre él, pero lo que interesa destacar en esta tesis son aquellos aspectos que le asemejan a la evolución socio-económica acaecida en los otros países occidentales, en aquellos de los que se va a extraer el ideario justificativo de las realizaciones ocurridas en la transición de siglo que transformaran las grandes metrópolis brasileñas.

En primer lugar hay que destacar que es en la última década del Imperio en la que se harán más agudas las contradicciones del peculiar modo de gobernar de Dom Pedro II, siempre atento a ejercer de mediador entre los partidos en aras a la unidad nacional. Con esa filosofía incorporará al poder, poco a poco, a los republicanos, en un vano intento de integrarlos al sistema político del Imperio. Y así, ya en 1878 dio el poder a los liberales, incorporando al gobierno a un ministro republicano y a dos radicales.

Bajo la presión de los liberales y republicanos se verá obligado a la aprobación en 1881 de la Ley de elección directa de diputados y en 1888 a la Ley de abolición de la esclavitud, leyes que le alejarían del partido conservador sin que pudiera, por otro lado, retrasar el inevitable cambio de régimen, que se dio con la Proclamación de la Republica en 1889¹.



Revista O Malho de 18.3.1905 en Del Brenna, 1984.

¹ Es interesante la visión sobre la Proclamación de la República Brasileña en el libro de: Carvalho, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a república que não foi*. Companhia das Letras. São Paulo, 1987; pues discurre sobre la falta de adhesión popular y la fuerte especulación financiera habida ("Por dois anos, o novo regime pareceu uma autentica república de banqueiros, onde a lei era enriquecer a todo custo com dinheiro de especulação"). Para saber detalles de la ciudad en esa época véase también: Morales de los Rios, Adolfo. *O Rio de Janeiro da primeira república*. Revista do IHGB, volume 272. Departamento de Imprensa Nacional. Río de Janeiro, 1967.

En ese contexto no es de extrañar que se multiplicaran las concesiones y privilegios asociadas al proceso de modernización. La bonanza económica emanada de la exportación del café (que concentra dos tercios de las exportaciones), pero también de oro y diamantes, y temporalmente de caucho, así como la abundancia de capital existente en los países más adelantados, será un acicate para todo tipo de iniciativas de inversión, que se concentrarán en la articulación del país con ferrocarriles, telégrafo y puertos y en las infraestructuras de las grandes ciudades.

En el apartado siguiente se describen las principales inversiones realizadas en la transformación de la ciudad de Río de Janeiro en el periodo anterior a la obra de Pereira Passos como Prefeito, pero conviene enmarcarlas dentro de ese afán modernizador que se daba en el país.

Así, en la década de los años setenta se cuadruplicó la red ferroviaria de Brasil (pasando de 740 a 2.800 Km), y en la siguiente década se incrementó ese ritmo, alcanzando la red al advenimiento de la República la longitud, ya citada, de 9.000 km². En 1874 se conectó Brasil con Europa con cable telegráfico submarino, obra de la Brazilian Submarine Telegraph, asociada a la norteamericana Western Telegraph Company, y en 1889 la red interior de telégrafo alcanzó los 10.000 km. En 1899 se estableció en São Paulo la compañía canadiense Light and Power para distribuir energía eléctrica, que se implantará en Río de Janeiro a partir de 1904.

A. Marques y L. Schwarcz han puesto de relieve en un excelente libro el espíritu de renovación, basado en la certeza de la prosperidad, de las sociedades carioca y paulista del advenimiento de la República: *“sociedade de sonhos ilimitados”*, dirigida por una burguesía industrial y financiera, orgullosa de sus avances y que veía en la ciencia la posibilidad de alcanzar sus más altos deseos. Progreso simbolizado en la proeza de Santos Dumont que en 1898 experimentó con éxito su balón dirigible con motor de explosión, o en la Estação da Luz de São Paulo³.

Lo que resulta revelador, lo que contextualiza esta etapa de la sociedad brasileña, es que esta primera “Belle Époque” se da en todo el mundo occidental como consecuencia del mismo progreso económico y de la internacionalización del trabajo científico que dará paso a una vertiginosa sucesión de inventos y aplicaciones técnicas.

En las naciones europeas más adelantadas, el liberalismo alcanza su cenit en la década 1870-80; en casi todas ellas había dado origen a constituciones escritas que garantizaban los derechos parlamentarios, la igualdad ante la ley y una cierta ampliación de la franquicia electoral. En la evolución del capitalismo, los ferrocarriles habían significado el paso de un capitalismo de sociedades familiares de responsabilidad colectiva a la creación de sociedades anónimas de capital con una amplia gama de tenedores de acciones.

Esta prosperidad se extendía por todo el mundo occidental; entre 1870 y 1900 se cuadruplicó la producción industrial mundial, comenzando a perder Inglaterra su papel

² Rodríguez Carrasco, 1998 nota 12, capítulo IV.

³ Costa, A. Marques da; Schwarcz, L. Moritz. *Virando séculos. 1890-1914: no tempo das certezas*. Companhia das Letras. São Paulo, 2000.

dominante, siendo ya sobrepasada por Estados Unidos en 1880 y por Alemania al final de siglo. Pero además, en un mundo donde comienza a conformarse el gran momento del imperialismo económico (simbolizado por la apertura del canal de Suez en 1869), la inversión en el exterior y el transporte internacional serán también indicadores relevantes.

Así, la inversión de capital británico en el exterior pasó de mil millones de libras esterlinas en 1875 y a dos mil cuatrocientos a fin de siglo (multiplicándose, por ejemplo, por diez veces la efectuada en ese periodo en Argentina, principal país latinoamericano receptor de ella). Y el transporte marítimo mundial paso de 16 millones de toneladas en 1870 a 31 millones en 1900⁴.

Ese progreso es el triunfo de un liberalismo que ha dejado atrás su ideología revolucionaria para pasar del doctrinarismo a la eficacia, legitimado por el positivismo, como filosofía del progreso teñido de incierto aire socializante. Así, con la toma del poder, el liberalismo abandonará la tradicional oposición al Estado y verá en éste un instrumento eficaz para asegurar el ideario de la libertad, pero también para el empleo de la coacción con fines de progreso económico y social⁵.



Rua do Sacramento, ensanchada por las obras de Pereira Passos. Anónimo. Ca. 1905

Así se dará en los países de referencia, la Francia de la III República y la Inglaterra victoriana de dominio económico mundial; pero también en los Estados Unidos, donde a final de siglo los tiempos estarán maduros para el gran cambio que supondrá el abandono de las políticas del “laissez faire” en manos de los “bosses” locales y el inicio de las grandes corporaciones, creadas sobre los imperios ferroviarios de los Hill, Harriman y Pullman, el petrolero de Rockefeller o el del acero de Morgan y Carnegie⁶. Es en estas transformaciones

⁴ Prado J. 2004 op.cit. nota 14, capítulo IV.

⁵ Artola, M: *La burguesía revolucionaria* e Fontana, J: *La burguesía conservadora*. Alianza Universidad: Madrid, 1973.

⁶ Manieri Elia, 1975 op. cit. nota 31, capítulo V.

donde hay que buscar potentes influencias en las políticas urbanas de la República brasileña, poco contempladas hasta ahora.

Será la Exposición Universal de Chicago de 1893 el punto detonante del nuevo modelo americano que se centrará en la renovación urbana, dentro de una cadena de adelantos y progreso mostrados en sucesivas exposiciones universales; como ya lo fue en la de Filadelfia de 1876, a la que viajó el Emperador con una amplia representación de la burguesía industrial brasileña, o en la de París de 1889 donde Brasil realizó un gran esfuerzo, sin mucho éxito, para mostrar fuera una cara diferente a la de una exótica monarquía tropical.

En los primeros años de la República, el erario público del país estará en situación de una extrema crisis monetaria, agravada por las luchas políticas y conspiraciones que sufrirá hasta el fin de siglo. La solución fue recurrir en 1898 a la negociación de la deuda externa, con la Banca Rothschild, por la cual se atrasó la devolución de la deuda hasta 1911 y se formalizó un nuevo préstamo para el pago de intereses⁷. Hecho que, por otro lado, puede ser tomado como muestra de la confianza del capital internacional en el desarrollo del país.

Por la constitución de 1891 el antiguo Municipio Neutro de Río de Janeiro pasó a ser Distrito Federal, siguiendo el modelo que había seguido la vecina ciudad de Buenos Aires en 1880 con una notable incidencia en su desarrollo económico. En enero del año siguiente sería aprobada la Lei Orgânica do Distrito Federal, por la que el Poder Ejecutivo federal nombraba al Prefeito, ejerciendo una amplia tutela sobre él.

Éste es el contexto en que se va a dar la gran reforma de la capital de la República. Pero también conviene dejar constancia de las contradicciones y conflictos sociales que se daban, junto a aquella confianza en el progreso, en las transformaciones de la ciudad. Provocadas fundamentalmente por el incremento de la crisis de la vivienda por los ritmos de la inmigración desde el exterior o desde el espacio rural como consecuencia de la abolición de la esclavitud. A la que se unía un lógico incremento del número de desempleados y mendigos, en el ya endémico contexto de epidemias.

Estas contradicciones también se daban en las ciudades occidentales, con otras características, siendo la causa de la formación de movimientos obreros que desembocaran a primeros de siglo en la formación de los primeros partidos socialistas.

Pero lo que sorprende en la sociedad carioca es que junto al positivismo como filosofía de progreso, se va a dar una cierta influencia del movimiento fabiano británico que creía que el crecimiento económico llevaría inevitablemente al socialismo; como muestran disposiciones de una cierta ingenuidad como el Decreto de 1882 por el que se concedían beneficios a industrias para construir "*casas higiênicas para sus operarios*", o el más cínico de 1888 que concedía "*isenção de impostos de importação de materiais as empresas que constrúsem casas populares*", que sirvió fundamentalmente para la importación de todo tipo de bienes de consumo exentos de las limitaciones generales que establecían las leyes de carácter proteccionista del país⁸.

⁷ Freire, Américo. *Uma capital para a república: poder federal e forças políticas locais no Rio de Janeiro na virada para o século XX*. Revan. Río de Janeiro; 2000.

⁸ Vaz, 1985. op. cit. nota 14 capítulo V.

6.2 LA CIUDAD COMO EMPRESA, LA INGENIERÍA COMO INSTRUMENTO

La toma del poder por la burguesía republicana conllevó también una transferencia de símbolos, y la “privatización de la ciudad” fue uno de ellos, porque representaba la entronización del ciudadano con capacidad de promover su propio progreso. Es curioso constatar como para llegar a este proceso se había tenido que renunciar a gran parte del ideario liberal, que transformó la bandera del derecho a la propiedad (que había dado lugar en Francia, España y Portugal a las polémicas desamortización de bienes de la Iglesia y otras instituciones, para su posterior venta a particulares) en la reivindicación de la expropiación de bienes privados para las obras de interés general.

Este tema constituirá la gran polémica del urbanismo occidental, hasta el extremo de que en la última parte del siglo se producirán importantes modificaciones del instrumento de expropiación en casi todas las legislaciones; como también ocurrió en Brasil convirtiéndose en herramienta fundamental de la reforma de Pereira Passos. La expropiación de la propiedad privada para garantizar la expansión ordenada de la ciudad suponía, también, la garantía de aumento gradual de valor de los terrenos, con lo que la expropiación aparece finalmente como instrumento de sostén de la propiedad privada.

En las últimas décadas del siglo, las ciudades se organizan como una empresa; entendida esta afirmación con un doble sentido. De un lado porque se forma un sistema organizativo del gobierno de la ciudad, con organigrama de funcionarios urbanos, con delimitación de las relaciones entre técnicos y políticos, en el que descansará la eficacia del poder municipal. Al estilo del que introdujo Haussmann en París, y que generó una nueva disciplina, la ingeniería municipal, con sus distintos *corpus* disciplinares para cada sector de competencia, sobre la que se desarrollará la urbanística, fundamentalmente la alemana y francesa, durante varias décadas; espíritu que está presente en la asignación de Rodríguez Alves de responsabilidades políticas para la reforma urbana (O.Cruz las sanitarias, L. Müller las portuarias, Pereira Passos las municipales y Frontin las de mejoras urbanas)) y en la organización municipal que nombró Pereira Passos (principalmente C. A. Nascimento Silva -al que luego sustituyó J. Coelho- director de Obras e Viação, A. de Souza Rangel jefe de la Carta Cadastral y Freire de Amaral director de fiscalización).

Pero aquella afirmación tiene también otra acepción. Entre 1870 y 1914 las ciudades de Europa continental asumen el carácter de metrópolis que desde entonces las define; y lo hacen sobre la fijación de reglas que definen la relación entre la esfera pública y la privada en dirección de la ciudad, la realización del derecho de propiedad y la financiación de las infraestructuras y servicios urbanos. En esa época se implantan de forma generalizada los grandes parques públicos, las redes de transporte urbano, las redes de instalaciones técnicas urbanas, y se llevan a cabo potentes operaciones inmobiliarias.

Operaciones inmobiliarias de extensión de la ciudad y de reforma urbana, que como acertadamente resume Pechman, como aquellas en las cuales orienta una sociedad que se estructura y se expande teniendo como eje principal el proceso de acumulación de capital formado sobre la transformación del suelo, sobre la generación de valor sobre él. De hecho, añade, que la valorización de determinadas áreas acabó por crear un círculo vicioso de

“*melhoramentos urbanos e investimentos*”, cuyo resultado más inmediato fue un aumento todavía más significativo de su valor inicial y la correspondiente lejanía de los más pobres”⁹.

Dentro de este contexto será la sociedad norteamericana donde más claramente se dará ese nuevo modo de relación público-privada, con raíces obvias en las experiencias de modernización de las capitales europeas pero con un afán de eficiencia que significa elección precisa de la relación entre fin y medio a partir del máximo rendimiento. Es importante recordarlo porque muestra que no serán, como se ha dicho tantas veces, aquellas experiencias europeas el modelo a copiar, sino que quizás hay que buscarlo a este lado del Atlántico.

He citado la Exposición de Chicago de 1893 como símbolo de este nuevo modelo, que bajo el prestigio de una tecnología que triunfa por sus auténticos valores, sus propuestas son medida de la lucidez de *businessmann* con que se mueven los hombres de Chicago. La exposición preconizaba el milagro del prestigio y de la monumentalidad, y puede parecer remedo del París de Napoleón, pero para los americanos es el resarcirse de la ocasión perdida de Washington, donde en 1898 se había intentado sin éxito crear un comité de ciudadanos para promover iniciativas de embellecimiento de la ciudad. Y, en este sentido, era el detonante del orgullo de las nuevas capitales americanas.

Pero lo que más interesa destacar desde la perspectiva de esta tesis, es que la Exposición es el momento de consolidación de un nuevo modelo de *city planning* fundado en la ideología del civismo y caracterizado por estar promovido, cedido y administrado por un grupo privado. El plan de Chicago de 1909 será redactado por D. Burham por encargo de una comisión instituida pagada también por los promotores, creada con el espíritu del republicanismo iniciado con McKinley en 1897; comisión que fue la excusa para la fusión de los dos grandes clubes capitalistas de la ciudad (el Comercial y el Merchant's), y de la que formó parte Pullman.

La presencia de Pullman en el grupo que financió la exposición y del plan reviste un valor simbólico importante; como ha puesto de relieve Manieri-Elia¹⁰, George Pullman, enriquecido con la construcción desde 1864 del coche-cama, había creado la ciudad Pullman en 1880 con proyecto de Berman y Barret, ciudad controlada en todos sus aspectos sociales por la Company-Town, lo que generará grandes conflictos sindicales que precisaron de la intervención del ejército en 1894. Su abandono del viejo modelo de reforma social ligada al negocio inmobiliario, y su paso al nuevo modelo de relación entre el poder público y el capital privado, se convierte en un referente de una nueva fase del capitalismo¹¹.

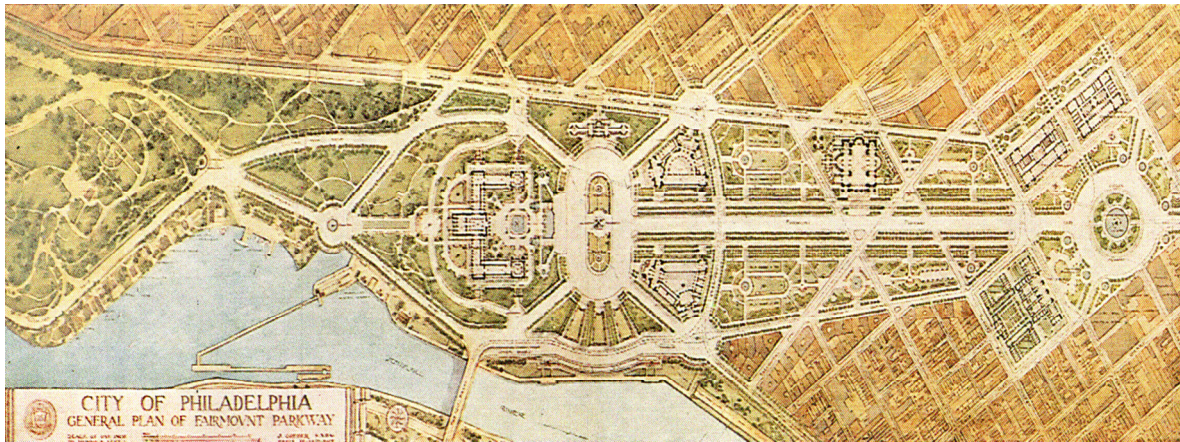
Republicanismo de fomento de las grandes corporaciones, de concentración de empresas de ferrocarriles y servicios públicos y de intervención del Estado en la racionalización de las redes viarias, sobre todo a partir del inicio del ciclo del automóvil hacia 1911, en lo que lo urbano (la ciudad) será protagonista. Urbanismo de operadores, concentración de capital y monumentalidad que será dominante hasta las experiencias

⁹ Pechman, R.M. *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*. Casa da Palavra. Río de Janeiro, 2002.

¹⁰ Manieri Elia, 1975 op cit. nota 31 capítulo V.

¹¹ Tafuri, M: “*La montaña desencantada; el rascacielos y la ciudad*”, en Ciucci, op.cit. nota 31, capítulo V.

socialdemócratas europeas tras la primera guerra mundial y, en América, hasta el movimiento de planificación regional y las políticas del New Deal de Roosevelt¹².



Plan del Fairmount Parkway de Philadelphia. J. Gréber, 1917.

Tal eficacia tendrá el sistema que su principal detractor, Lewis Mumford; escribirá en 1924: "*planes que reducen el trabajo del arquitecto a poner fachadas agradables y a comportarse como un creador de land values*"; y efectivamente, pueden simplificarse como esquemas de soporte de vistosos diseños, y con una densidad masiva que satisface los apetitos del más ávido operador inmobiliario¹³.

6.2.1 Modernización y privatización en Río de Janeiro.

El ciclo tiene su claro reflejo en Río de Janeiro, con una magnitud y ambición que solo se daría en algunas capitales como Buenos Aires, São Paulo o Ciudad de México. Kessel expone que "*os empreendedores oferecem serviços a cada momento, descrevendo propostas de transformação da cidade. O Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro guarda dezenas destas propostas sedutoras, algumas fundamentadas, outras simples esbozos delirantes*"¹⁴. Y Lillian Fessler Vaz ha ofrecido una estudiada y curiosa relación de todas las peticiones de concesión de privilegios que se dieron en la ciudad en la década de los noventa, también llamada periodo de *encilhamento* (especulación bolsista) del erario municipal¹⁵.

Pero, como también recuerda este autor al contrario del París de Haussmann, el Río de Janeiro del siglo XIX solo contaba con el capital privado; y este encontraría la más rápida remuneración en el mercado inmobiliario, en actividades como la compra de *chácaras* y haciendas para su loteamiento y comercialización o construcción, incentivada por el Gobierno, de viviendas para la población pobre de la ciudad. Así, el volumen de capital a ser aportado limitaba la operación del morro do Senado "*aos bancos e aos inversores que tinham condições de aguardar o longo processo de retorno do investimento*".

¹² Hall, 1996 op. cit. nota 18, capítulo I.

¹³ Mumford, L: *The city in History*. Pelican Book. Middelsex, 1966.

¹⁴ Kessel, C: *A vitrine e o espelho*. Secretaria das Culturas. Río de Janeiro, 2001.

¹⁵ Fessler Vaz, 1985 op. cit. nota 14 capítulo IV.

La primera concesión para ejecutar el arrasamiento del morro del Senado es de 1879 al ingeniero Viera Souto, con la doble finalidad de utilizarlo para aterrizar a extensa área comprendida entre el morro de São Diogo y el morro da Gamboa, uniendo el continente a las islas dos Melões y das Moças, creando el puerto y la estación ferroviaria, y de financiación por la venta de solares producto del arrasamiento del morro. Concesión que fue vendida al Banco Auxiliar en 1888, y que en 1890 sería la causa de la formación de la Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, que adquirió la concesión.

La empresa significó la confluencia de un eminente grupo de ingenieros del Club de Engenharia (Frontin, Sampaio y Viera Souto) con importantes grupos de negocios de la ciudad, como C. Niemeyer y E. Guinle. El objeto de la sociedad se centró en inversiones ferroviarias, actividades de colonización de tierras y proyectos relacionados con la remodelación urbana de Río de Janeiro, entre los que destacaba el nuevo puerto.

De las inversiones de la Empresa, tan solo prosperó la Estrada de Ferro, cuyo primer trecho entre Mangueira y Deodoro fue inaugurado en 1893. En 1897 Frontin cedió la presidencia a Sampaio, que consiguió vender la concesión (salvo la *ferrovia*) en 1898 al grupo Anglo Brazilian Docks Finance Corporation. Al año siguiente, la empresa se fundiría con la Rio de Janeiro Harbour and Docks, que tenía la concesión para realizar mejoras portuarias en el litoral, entre la punta do Calabouço y el Arsenal da Marinha. En septiembre fue firmado el contrato entre el Gobierno brasileño y la firma constructora inglesa C. H. Walter & Company, que estaba ligada a la Anglo Brazilian Docks.

En ese período, la Empresa de Melhoramentos continuó las obras de derrumbe del morro del Senado, y participó de la operación de derribo del *cortiço* “Cabeza de porco” que en 1893 había ordenado el Prefeito Barata de Ribeiro, en cumplimiento de una concesión de 1891 a aquella empresa para unir con un túnel entre la zona portuaria y el campo de Santana, por debajo del morro del Livramento.

Otra concesión interesante fue la que obtuvo el arquitecto Fogliani y el Dr. Ferreira de Sousa en 1887 para construir una gran avenida, de 1.130 m de largo por 25 de ancho, desde la rua Direita, en frente del edificio de la Bolsa, que absorbería la rua Senhor dos Passos y se prolongaría hasta el campo de Santana. El Congreso aprobó la concesión con la enmienda de que la misma se hacía con la reserva de derechos de terceros, cuyo ejercicio no daría lugar a ninguna reclamación a la Municipalidad. A pesar de esa cláusula, que disuadiría a cualquier financiero, la concesión se prorrogó y fue vendida a Américo Lage e Companhia que en 1903 la volvió a presentar al Prefeito Pereira Passos, siendo aprobada la ejecución del tramo entre la rua Primeiro de Março y la Plaza de la República en mayo del 1904.

Otras, como las ya comentadas de los tranvías, darían lugar a emprendimientos inmobiliarios asociados como los de Vila Isabel, Copacabana, Ipanema o Leblon, donde actuó también una Compañía denominada Companhia de Melhoramentos da Lagoa, que, en 1891, llegó a iniciar la apertura de un trecho de la futura avenida Niemeyer. Pero las concesiones para emprendimientos inmobiliarios se consolidaron después del Decreto de 1888 que concedía exención de impuestos de importación de materiales a las empresas que

construyesen casas populares. Siendo la primera en actuar la Empresa de Saneamento de Rio, de Arthur Sauer, que construyó hasta cinco villas obreras en la década de los noventa.

La implantación de redes de nuevos servicios fue parte de este proceso de valorización urbana. Desde los años ochenta, la Empresa de Obras Públicas do Brasil de Buarque de Macedo tenía una autorización para implantar el servicio de teléfonos; en 1990 consiguió la concesión definitiva del nuevo gobierno republicano; esa misma empresa controlaba el servicio de transporte marítimo Rio-Niterói y el abastecimiento de agua de la ciudad.



Ordenación de los barrios del sur de la ciudad por la Cia. da Gávea, 1890

En 1887 se registra una concesión a T. Wilde y a la Siemens & Halke, que se transfirió en 1899 a la empresa alemana Brazilianische Elektrizitäts- Gesellschaft, que llegó a su vez a controlar las compañías de Carris de Vila Isabel, Vila Guarani e Cachambi. En 1905 esta empresa y aquella concesión fueron compradas por la Light&Power, que creó la Rio de Janeiro and São Paulo Telephone Company, cuyo monopolio fue prorrogado en 1922 por Sampaio, ya como Prefeito de Río de Janeiro, hasta el año de 1955. La irrupción de la Light en la ciudad, el modo en que logró anular la denominada concesión Reide de 1899 para distribución de energía eléctrica en la capital, su capacidad de absorción de todo tipo de concesiones, y su carácter multinacional, con operaciones análogas en São Paulo, Río; México, Bruselas o Barcelona, es la muestra de irrupción en la ciudad de ese nuevo periodo de las grandes Corporaciones capitalistas¹⁶.

6.2.2 El club de los ingenieros empresarios y el mito del higienismo.

La importancia de la corporación de los ingenieros en las políticas urbanas de la Republica ha quedado suficientemente puesta de relieve en los apartados anteriores; existe

¹⁶ Lamarão, Sergio. *Capital privado, poder público e espaço urbano: a disputa pela implantação dos serviços de energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro (1905-1915)* en versión reducida del capítulo 4 de su tesis de doctorado "A energia elétrica e o parque fabril carioca, 1880-1920". No publicada. 1997. Sobre a Light véase también: Pereira, Margareth Campos da Silva. "A cena urbana: O Rio de Janeiro e a chegada da eletricidade" en *A energia elétrica na urbanização brasileira: Rio de Janeiro (1900-1950)*. (mimeo). Centro da Memoria de Eletricidade no Brasil. Río de Janeiro, 1990.

sobre ella una interesante bibliografía, destacando las obras de L. Silva¹⁷, C. Kessel, y sobre todo la de E. Campos Coelho, la mas específicamente centrada en el tema.

De esa bibliografía me interesa destacar algunos hechos que permiten reforzar las hipótesis de importación de técnicas e ideas, pero también de existencia de un espíritu emprendedor propio que digirió, adaptó y transformó aquellas influencias.

El numeroso grupo de nombres que se entrecruzan en las políticas urbanas de la época (los Viera Souto, Moraes, Pereira, Frontin, Freitas, Bichahlo, Sampaio, Niemeyer, etc.) tienen en común su formación politécnica, su ideario positivista (y a veces masón), y su fe en los ideales republicanos de progreso social y personal. Les liga también su pertenencia a una clase media urbana, más poderosa, e incluso aristocrática en la primera generación (el padre de Pereira Passos era el barón de Mangaratiba), y más menestral la segunda (el padre del que llegó a ser más poderoso, C. Sampaio, era un pequeño comerciante).

Puede parecer esta una aclaración superflua, pero merece la pena hacerla porque no puede juzgarse el enriquecimiento y ascensión social de esa camada profesional con ideas y razonamientos de hoy en día.

La mayoría de ellos comenzó su trayectoria profesional, o maduró su formación, en las operaciones de construcción de los ferrocarriles. Pereira Passos centra en ello su principal actividad profesional: director y luego presidente de la Estrada de Ferro Central de Brasil (presidente de la Companhia de Carris de São Cristóvão, planea y dirige la Estrada de Ferro do Corcovado (1884) y la prolongación por los arcos de Lapa y electrificación de Bonde de Santa Teresa (1891), preside la Estrada de Ferro de Sapucaí en 1893, e interviene como proyectista en la Estrada de Ferro de Cantagalo. Frontín (veinticuatro años más joven) dirigió la Estrada de Ferro Central do Brasil desde 1906 a 1910; Sampaio, de la edad de Frontin, fue administrador de la Estrada de Ferro do Jardim Botânico, vicepresidente de la Brazil Railway C.; Niemeyer dirigió los talleres de material rodante de Engenho de Dentro y J. de Moraes dirigió la Central de Brasil desde 1894 a 1896.

Hay un hecho diferencial en la construcción de ferrocarriles en América Latina, y es el que la mayoría de las inversiones se hicieron con técnicos ingleses o americanos; de ahí que los ingenieros brasileños (con la excepción de la obra como proyectista de Pereira Passos) tuvieran funciones gerenciales, de captación de capital, o de mediación legal; ello explica, la deriva empresarial de esos ingenieros brasileños.

Benchimol explica con acierto el modo en que consolidaron su posición social: *“Os engenheiros pediam mais do que confiança; queriam concessões e proteção oficial”*¹⁸. Creían tener derecho a ello no solo por sus conocimientos, sino fundamentalmente por sus relaciones empresariales. Las finalidades explícitas del Clube de Engenharia así lo confirman: *“promover e estreitar relações entre as classes de engenharia e as dos vários ramos industriais, no que diz respeito aos interesses recíprocos das suas profissões, estudar e*

¹⁷ Silva, L. H. Pereira da: *História do Urbanismo no Rio de Janeiro. Administração municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas*. E-Papers Serviços Editoriais. Rio de Janeiro, 2003.

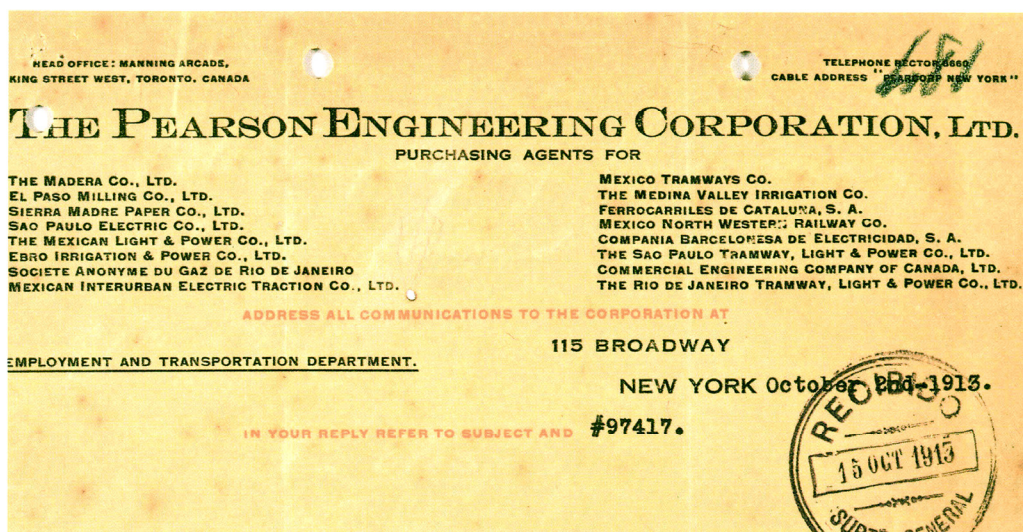
¹⁸ Benchimol, 1990 op. cit. nota 6, capítulo IV

acompanhar o movimento industrial do país, empregando todos os meios ao seu alcance para promover seus interesses, etc.”.

Otro hecho a destacar es que aunque esta corporación profesional se alzó sobre la hegemonía médica en el discurso higienista de la época imperial, aprovechando la inflexibilidad de la élite médica que dominaba Academia Imperial de Medicina, se ha exagerado bastante su auténtica preocupación en este campo. Posiblemente por la recurrencia en su discurso modernizador a aquellas metáforas para reforzar sus propuestas de renovación urbana, y también porque al apoderarse de aquel discurso, nunca llevado a realizaciones prácticas en la época imperial, se mostraban como un instrumento de la nueva racionalidad republicana.

Es cierto que los ingenieros muestran su preocupación en este campo con debates importantes en el Club de Engenharia, como el efectuado en 1882 sobre el “*reservatório D. Pedro II para abastecimento d’água à cidade*”, o el de 1887 de evaluación de las “*propostas da Junta Central de Higiene para el saneamento da cidade*”, o sobre la propuesta de Frontin de 1889 (como Inspector de Aguas de la ciudad) para resolver en “seis días el problema del abastecimiento de agua”. Pero poco a poco el discurso va decantándose a la relación de la salud pública con el arrasamiento de los morros y su aprovechamiento para operaciones urbanas; en 1897 C. Sampaio como presidente de la Empresa Industrial de Melhoramentos solicitó oír al Instituto de Salud Publica sobre los requisitos para arrasar el morro do Senado y aterrar los pantanos de las playas Formosa y de Lázaros.

El Primeiro Congresso Nacional de Engenharia de 1901, patrocinado por el Clube, se centró en las cuestiones de saneamiento de la ciudad, pero ligadas al “*embelezamento*”. Fue en ese mismo Clube donde Pereira Passos presentó por vez primera su Plan de reforma urbana y, tanto en su actuación, como en la de sus sucesores ingenieros (Frontin en 1919) o Sampaio (de 1920 a 1922) es difícil encontrar argumentos que permitan sostener su filiación profunda a los principios de higiene pública que comenzaban a ser transformados por el socialismo asistencial de principios de siglo.



6.2.3. La concentración monopolista de servicios urbanos: el referente de F. Pearson

La historia de la consolidación de la Light and Power Co. como concesionaria del abastecimiento eléctrico a la capital es un excelente ejemplo del proceso de concentración monopolista de compañías de servicios en manos de capital multinacional que se dio a finales de siglo en todo el mundo occidental, determinando lo que Ofner o Magrinyà han denominado tercera fase de las redes de servicios urbanos (las dos anteriores habrían sido la creación de áreas servidas desde un punto de abastecimiento, y la formación de la malla por conexión de redes ramificadas)¹⁹.

El proceso de consolidación del monopolio de la Light, incluso la absorción que realizó de compañías de gas, tranvías y teléfonos, ha sido bien estudiado, fundamentalmente por S. Lamarão y por E. von der Weid²⁰ y se resume a continuación. El alumbrado público de la ciudad, a gas, era concesión de la compañía belga Société Anonyme du Gaz, y en 1889 obtuvo concesión municipal para alumbrado eléctrico, primer paso para el abastecimiento de esa energía a la ciudad. Ello creó un primer conflicto de intereses con las Compañías de tranvías electrificados, la Cia. Jardim Botânico y la Cia. Vila Isabel. Esta última pertenecía al grupo alemán Siemens & Halske Aktien Gesellschaft; que con aquella compañía había también comprado la Brasilianische Elektrizitäts Gesellschaft, que operaba en las primeras líneas telefónicas de la ciudad.

En ese contexto, el gobierno federal otorgó en 1990 concesión al inglés W. Reid de abastecimiento eléctrico a la ciudad, de la que se excluía la iluminación. Al conflicto entre la sociedad belga y las compañías de tranvías, por vender sus sobrantes de energía a terceros, se uniría el de competencias entre la concesión federal de Reid y la de la Cia. Brasileira de Energía Eléctrica. El origen de ésta está en una sociedad de 1878, la Gaffrée & Guinle, que en 1901 construyó una fábrica Hidroeléctrica para el abastecimiento al puerto de Santos, y que, desde 1903 se asoció con el americano A. Aschoff, alcanzando mayoría en la citada CBEE.

Este conflicto fue aprovechado por F.S Pearson para introducirse en Río de Janeiro y comenzar a consolidar un monopolio eléctrico, asociado a tranvías, teléfonos y algunas operaciones inmobiliarias. Con el mismo procedimiento que utilizó en São Paulo, Ciudad de México, Barcelona y otras ciudades, hecho que refuerza la tesis del Río de Janeiro laboratorio, con otras ciudades latinoamericanas, del urbanismo de operadores que a través de la construcción de los servicios dominaría por mucho tiempo la construcción de las ciudades.

Frederick S. Pearson, nacido en Massachussets en 1858, se asoció desde pronto a empresas eléctricas norteamericanas. Sabedor de que el desarrollo de la electricidad exigiría movilizar grandes sumas de capital (para construir embalses, centrales y grandes líneas de distribución) inició alianzas con aquellas sociedades y con capital inglés, buscando el contexto legal canadiense que hasta 1902 era el más favorable para constituir grupos de sociedades. Así, se asoció con el abogado canadiense A. Mackenzie, capitalista de Estradas de Ferro y sobre todo de seguros²¹.

¹⁹ Offner J.M: *Reseaux et territoires; significations croisés*. Ed. de l'Aube. Paris, 1996.

²⁰ Lamarão, 1992 op. cit. nota 13, capítulo V; y Weid, 1996, op.cit. nota 25, capítulo II.

²¹ La vida y obra de Pearson ha sido poco estudiada y merecería una investigación específica.

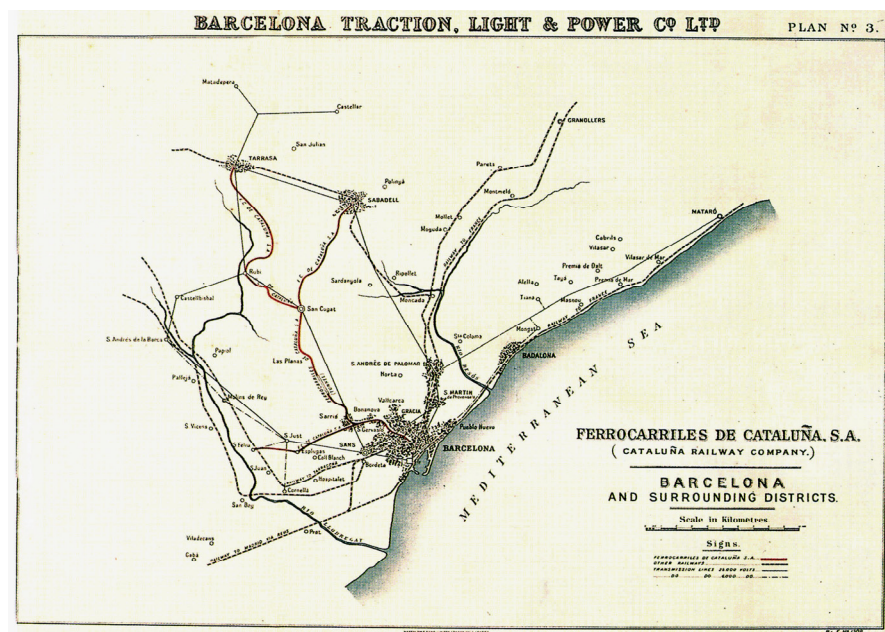
Comenzaron operando en tranvías electrificados para saltar pronto al abastecimiento eléctrico de Méjico y São Paulo. En abril de 1889 se constituyó en Toronto la São Paulo Tramway, Light and Power, que monopolizaría el transporte en tranvías de esa ciudad y el abastecimiento de energía eléctrica desde la central de Parnaíba.

El endurecimiento de la legislación canadiense llevó a ambos crear, en 1904, en New Jersey la Rio de Janeiro Light and Power Co. Ltd. con tres socios financieros: dos norteamericanos y un canadiense. Ante la negativa del ministro de Industria e Obras Públicas (L. Müller) de nuevas concesiones, Mackenzie logró, ese mismo año de 1904, de Pereira Passos un decreto prohibiendo privilegios excluyentes para la producción y distribución de energía eléctrica en el Distrito Federal. No debió ser ajeno a ello la pertenencia al Club de Engenharia de Pearson y Mackenzie, consolidada formalmente meses más tarde.

Dentro de una estrategia de concentración de concesiones, Mackenzie fue comprando acciones de las empresas de tranvías, así como la Companhia Nacional de Eletricidade, propiedad del Banco Nacional. En 1905 adquirió para la Light la concesión de Reid y comenzó a operar en la ciudad, y ese mismo año adquirió todo el capital de la empresa de gas. Conseguidas ambas concesiones, incrementó la compra de acciones de las empresas de Carris São Cristóvão, Carris Urbanos e Vila Isabel, garantizándose su principal cliente.

En 1907 se produjo el contrato de unificación de las tres compañías de tranvías citadas, ya controladas por la Light, que comenzó a adquirir acciones de la Cia. del Jardim Botânico, a la que dominaría como accionaría en 1910. Finalmente, en 1912 se unificaron las compañías de São Paulo y Rio en el holding Brazilian Traction Light and Power.

Entre 1905 e 1915, la Light y el grupo brasileño Guinle & Cia, desde 1909 Companhia Brasileira de Energia Elétrica, mantuvieron un litigio por el abastecimiento energético de la ciudad, a partir de sus respectivas concesiones, municipal y federal. Litigio que se resolvió definitivamente a favor de los intereses de la Light en 1917.



Proyecto de una red de ferrocarriles de la Compañía de Pearson en Cataluña, 1910.

En 1911 la Light adquirió la Interurban Telephone Company of Brasil, fundada por el norteamericano E. D. Trowbridge, que tenía contrato desde 1909 con el Estado de Rio de Janeiro para el servicio telefónico, y que había instalado un cabo de conexión submarina con Niterói. De esta forma la Light (de hecho el grupo Brazilian Traction Light) se convirtió en un monopolio de los servicios urbanos, que a su vez comenzó a operar en inversiones y emprendimientos inmobiliarios, mediante la Brazilian Securities Company Ltd creada en 1904.

Esta historia toma más relevancia si se observa como se produjo un proceso similar en otras ciudades. La Barcelona Traction Light&Power Co. Ltd. se constituyó en 1911 en Toronto, con la finalidad de atender a todos los ramos del negocio eléctrico y en especial la construcción de centrales en la cuenca del Ebro para suministro a Cataluña. Para ello constituyó en Barcelona ese mismo año la sociedad Riegos y Fuerzas del Ebro SA, que amplió en 1912 su objeto social a los negocios de ferrocarriles, líneas telegráficas y telefónicas ²².

La Barcelona Traction formaba parte de una trama financiera compleja; en primer lugar la Spanish Security Company Limited, como sociedad financiera, ligada a un entramado de sociedades británicas y canadienses cuya pieza visible era la Insurance&Investment Company constituida en Londres en 1901 y la Canadian and General Finance Company Limited constituida en Toronto en 1912, cuyas oficinas principales estaban en Londres.

Desde la compra de la Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, Pearson había estrechado lazos con el financiero belga A. Loewestein, lo que le permitió el acceso a amplios capitales europeos y establecer relaciones con la Companhia de Ilumina o Elétrica de París y la Companhia de G s de Lisboa, entre otras. Es quizás esto lo que explica que tras la muerte de Pearson, en 1915, y tras diferentes vicisitudes, gran parte de esas empresas fueran a fundirse, en 1924, con la empresa belga Société International d'Energie Hydro-electrique.

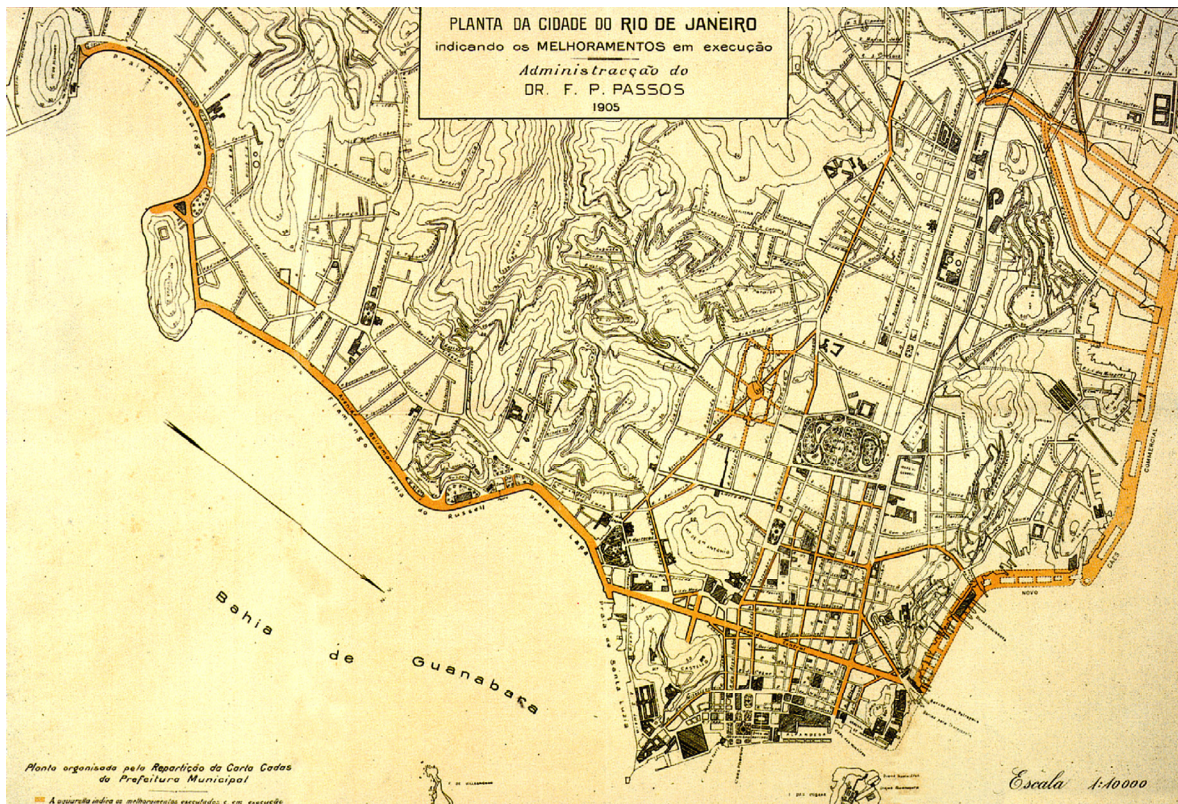
La consolidación en Barcelona y toda Cataluña del grupo Pearson no solo significó el monopolio eléctrico, sino que a través de sociedades paralelas impulsadas por la Pearson Engineering Corporation Ltd., como sociedad de obras públicas y construcción, consiguió comprar sociedades de tranvías y constituirse en promotor y constructor del ferrocarril de vía estrecha que permitió unir Barcelona con los territorios del Vall s (mediante túnel bajo el Tibidabo) y abrir un importante negocio inmobiliario.

De 1912 es la constitución de la sociedad Cataluña SA que obtuvo la concesion del ferrocarril; de ese mismo año la adquisicion de Tramways de Barcelona y en 1913 comenzó a adquirir las acciones de la empresa Energía Eléctrica de Cataluña, que había sido creada en 1896 por la empresa de gas que detentaba el alumbrado público municipal.

Hoy en día, no solo subsiste, transformada y fundida con otras, la empresa de electricidad (FECSA), sino que sus ferrocarriles (Ferrocarriles de la Generalitat) forman parte importante de la red metropolitana de Barcelona y existe una importante ciudad jardín (la Floresta Pearson) en la proximidad de la ciudad.

²² Capel, H: *Las tres chimeneas*. FECSA. Barcelona, 1994.

No merece la pena extenderse en la actuación de la Mexican Traction&Light Power Co Ltd, iniciada antes que la de Barcelona y la de Río de Janeiro, por que las similitudes son tantas que poco aportaría al caso. De cualquier forma, es preciso tener en cuenta el proceso descrito para mejor entender el contexto en que se dio el Plan de Reforma urbana de Pereira Passos.



Planta de la Ciudad de Río de Janeiro con las mejoras urbanas en construcción, 1905.

6.3. LAS PROPUESTAS DEL PLAN DE REFORMA DE PEREIRA PASSOS

Dado que el objeto de esta tesis es indagar en las influencias de la urbanística contemporánea en cada uno de los sucesivos planes urbanísticos elaborados para Río de Janeiro, no tenía sentido extenderse en el análisis de los acontecimientos y obras de esa época, sus causas y sus efectos. Tema que, por otro lado ha sido profusamente analizado.

Por eso, lo que se expone en este apartado son las propuestas exactas contenidas en el informe sobre “Melhoramentos da cidade projetados pelo Prefeito” ordenado por el jefe de la Carta Cadastral al Director de Obras e Viação en Abril de 1903, presentado luego al recién nombrado Conselho Municipal en Septiembre de 1903, y las modificaciones presentadas en mensajes del Prefeito leídos al Conselho en Abril de 1904 y Septiembre de 1906. Las propuestas allí contenidas, con las justificaciones que las sustentan, constituyen el contenido del mapa interpretativo elaborado para este Plan que se acompaña en anejo. El contenido de

esos informes, y de los Decretos del Prefeito producidos entre ellos están ampliamente detallados en el trabajo de G. del Brenna, al que me remito²³.

El Plan presentado en abril de 1903 por el jefe de la Comissão da Carta Catastral, A. de Souza Rangel, es breve y claro. Sus justificaciones son todas tendentes a programar la apertura de siete ejes viarios, que configuraran el soporte de la ciudad remodelada. Este dato de la programación, del claro afán de ejecución inmediata, es el punto diferencial respecto a los dos planes analizados en capítulos anteriores; y su subsiguiente ejecución es la causa de que la obra de Pereira Passos aparezca tan a menudo, como la iniciadora de la configuración del Río actual.

La justificación de esa necesidad de aperturas y ensanchamientos de calles recurre a todos los tópicos asumidos en el ideario colectivo de la ciudad: saneamiento, ventilación, circulación y ornamento de la capital; parecen una rápida, y más contundente, repetición de las mismas ideas mostradas en el Plan de Beaurepaire y en el de las Comissão de 1875-76. Pero una lectura más atenta permite detectar matices que las diferencia; la aspiración de higiene domiciliaria y de construcción de predios más modernos (altamente justificada por la Comisión que presidió el propio Pereira Passos treinta años antes) se liga decididamente a la apertura de calles:

“este desideratum somente pode ser alcançado rasgando-se na cidade algumas avenidas,... e a determinar a demolição da edificação actual onde ella mais atrazada e mais repugnante se apresenta”.

En segundo lugar, muestra su desconfianza en que con el simple instrumento de las alineaciones, introducido como consecuencia del Plan da Comissão de Melhoramentos de 1875, pueda alcanzarse una pronta reforma de la ciudad, y también en que las concesiones privadas otorgadas hasta entonces puedan tener ese efecto:

“se todos têm estado de accordo em que o saneamento da cidade deve iniciar-se pela abertura de avenidas, ninguém até hoje logrou realizar os planos imaginados ou explorar as muitas concessões decretadas, nem a admistração pública pode fazer mais do que algumas ligeiras modificações de alinhamento”.

Téngase en cuenta que la palabra saneamiento tiene que ser leída a tenor del texto del informe como lo que representa, que es reforma de la ciudad, y no extraer de ella, como se ha hecho a veces, una preocupación por la higiene y salud pública que el Informe da por sabida y comenta poco.

También sustenta la necesidad de concentración de esfuerzos públicos en esas siete avenidas, por motivos de eficacia y de prontitud de acción:

“Os autores dos planos de melhoramentos urbanos têm-se deixado levar pela beleza das suas concepções e, a força de aperfeiçoá-las, as tem tornado inexequíveis. Em

²³ Del Brenna, G. Rosso: *O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma Cidade em Questão*. Index/Solar Grandjean de Montigny. Rio de Janeiro, 1985.

logar de projetar obras de utilidade imediata, sonharam vastas transformações. À força de procurar o optimo, perderam a consecução do bom”.

Realismo, concentración de esfuerzos, desconfianza en planes ambiciosos a largo plazo, que obviamente son reflejo de un Pereira Passos que ha madurado sus ideas después de una trayectoria de treinta años, y que se siente con apoyo político, financiero y profesional para abordar con éxito un programa concreto de obras transformadoras. A sus sesenta y siete años, lejos quedaba el París de su juventud, y debía pesar más en él la eficacia que comprobó en la Filadelfia o el Chicago que visitara en 1889 que sus recuerdos de las avenidas de Haussmann, ya reflejadas en su Plan de la Comissão de 1875. Y es seguro que le animaba el éxito de la Avenida paulista (de 30 m de ancho) de esa ciudad en 1891, y le servía de acicate la tan alabada Avenida Primero de Mayo abierta en el interior de Buenos Aires en 1894.



“La transformación de Buenos Aires” en perspectiva de Villalobos, 1913.

De las siete avenidas propuestas, cuatro constituyen la parrilla básica de la ciudad que ya había definido sesenta años antes Beaurepaire, y treinta la Comissão de Melhoramentos. Eran dos ejes este-oeste, el primero, de 4 km, desde el largo do Matadouro al mar, en continuación del Boulevard São Cristóvão por la rua Vizconde de Itaúna, praça da Republica y Marechal Floriano; el segundo, también de 4 km, desde el largo de Estácio de Sá por las ruas Frei Caneca, Vizconde Rio Branco, Plazas de Tiradentes y da Republica, y ruas Carioca y da Assembléia hasta el mar.

Los dos ejes norte-sur eran el definido por el ensanchamiento de la ruas Prainha hasta Uruguiana, y su prolongación hasta la rua do Sacramento cerca de la plaza Tiradentes; y el definido por la prolongación de la rua do Sacramento hasta la rua Camerino y hasta el cais de

Saúde. Ambos ejes tendrían alrededor de un kilómetro de longitud, y el ancho previsto para las cuatro vías era de 17 m:

“apenas por motivos de maior relevancia; maior largura acarretará consideravel aumento nas desapropiações sem vantagens correspondentes”... “e aquella dimensão satisfaz as necessidades do movimento permitindo a arborisação”.

A esta parrilla se unía la más importante de las operaciones previstas: la apertura de la avenida Beira Mar, desde la rua Chile hasta la playa de Botafogo (5 km de longitud 25 m de ancho). Esta avenida había sido iniciada, con proyecto A. Rebouças realizado por Vieira Souto (director de Obras Publicas), y en 1893 se inauguró un trecho, quedando paralizadas las obras en 1895.

La otra gran avenida proyectada era una diagonal desde la rua Frei Caneca hasta la rua do Riachuelo, pasando por los arcos de Lapa, que ligaría Estácio de Sá con el Passeio Público mediante derribo del morro del Senado. Avenida (Mém de Sá) también de 17 m de ancho. Morro, que como se ha explicado antes, venía siendo derribado desde la concesión a Vieira Souto de 1879 y que adquirió en 1890 la Empresa de Melhoramento do Brasil para aterrizar el cais de Gamboa.

La última de las propuestas, de menor importancia, es el ensanchamiento a 17 m de las ruas Treze de Maio e Santo Antonio y la prolongación de la Travessa de São Francisco, para comunicar el largo da Carioca y el de São Francisco con la gran avenida que proyectaba el Gobierno Federal, entre el largo da Prainha y la Rua Chile.

Es este un punto importante del Plan, que liga sus propuestas con las que competen al Gobierno. Por tanto, ambas han de ser leídas como un todo, emanado de las propuestas modernizadoras de Rodríguez Alves; y como tal fue presentado en el Club de Engenharia por el Prefeito en aquella misma época.

En su primer mensaje al Congreso, el presidente Rodrigues Alves justificaba las obras del puerto de la capital, dándoles prioridad sobre las del resto del país, no solo por la importancia de este puerto sino porque la importación de bienes, cuyos derechos eran del Gobierno Federal (siendo de los Estados federados los de exportación) comenzaban a ser ya una importante fuente de recursos que colaborarían a su financiación.

El ambicioso programa de renovación de Río de Janeiro formaría parte de su plan de atracción de capital e inversiones extranjeras al país, una vez que en el periodo de su antecesor (Campos Sales) se había logrado, por primera vez en la época republicana, una estabilidad política y económica. Los trabajos de creación del puerto y sus accesos, que precisaban de una inversión de casi la mitad del presupuesto federal, serían financiados por un préstamo de ocho millones y medio de libras concedido por la Banca Rothschild.

Además de la transformación portuaria, con creación de un muelle continuo de 3.500 x 40 m desde el largo da Painha hasta el nuevo canal que, en prolongación del río Comprido, permitiría terminar la ocupación, ya iniciada por la Empresa de Melhoramentos, del Saco de São Diogo; así como dos grandes avenidas de acceso, la actual Francisco Bicalho y la actual avenida Rodrigues Alves, ambas construidas por el Gobierno Federal. Además de la

modernización del puerto, el Gobierno Federal se encargó directamente de las obras del Canal do Mangue y de la abertura de otras importantes avenidas: la Avenida do Mangue (actual Francisco Bicalho) de 1.380 x 95 m, con el canal en el medio, y la Avenida Central (actual Rio Branco) de 3.090 x 40 m. entre el largo desde la Prainha (actual plaza Mauá) y la avenida Beira Mar.

Paulo de Frontin fue nombrado por Rodrigues Alves, jefe de la Comissão Constructora de la Avenida Central, y Francisco Bicalho Director de la Comissão de Obras do Porto (con presidencia de Viera Souto).

El esquema de ordenación resultante es observable en el Mapa Interpretativo anejo, y como se ve superpone a la cuadrícula básica dos potentes diagonales (las avenidas Central y Mém de Sá) y una ordenación del frente portuario marcada por la directriz del nuevo cais, con formas organizativas modernas, según patrones de correspondencia entre el viario y el tejido a edificar. La avenida del canal cerraría el nuevo espacio norte de la ciudad, en el que los morros (do Pinto, Livramento, Conceição y São Bento) quedarían integrados para siempre en el paisaje de la ciudad.

El Plan de 1903 no añadía a lo dicho más que la canalización con galerías de sección oval de los ríos Berquó, Banana Podre y Carioca en los barrios de Laranjeiras y Botafogo, respectivamente.

Los dos mensajes posteriores del Prefeito al Conselho Municipal añaden algunas cosas al Plan. En el de 1904 se decide la ampliación de la Avenida Beira mar a 33 m, para acordarla a la anchura de la Avenida Central, la prolongación de las ruas Uruguaiana y São José, la alteración del alineaciones de la prolongación de Marechal Floriano dejándola en la anchura existente y, en consecuencia, limitando hasta ella la prolongación de la rua Visconde de Inhauma; así como canalizar los ríos Maracanã, Joana y Comprido y construir el nuevo Teatro Municipal en la Avenida Central.



Las obras de Pereira Passos: el Teatro Municipal en la Av. Central y la Av. Beira Mar, 1910.

Esta construcción inicia un periodo de monumentalización de la ciudad que continuará con la ampliación del palacio municipal en 1904, la escuela modelo de Tiradentes, el acuario

del Passeio público, la construcción de la Avenida Atlántica (aprobada por Decreto de Noviembre de 1905), la regularización del Largo de Carioca, los jardines de Valongo, de Boa Vista y Playa de Botafogo y la reforma de la Plaza XV, con construcción de un “coreto” (quiosco de música).

Dentro de ese proceso se incluirá, también la construcción del palacio Monroe (réplica del pabellón de la Exposición Universal de Sant Louis, que sería demolido en la década de 1970 para la apertura del metro), y el inicio de otras obras llevadas a cabo por el Gobierno Federal como la Biblioteca Municipal, el Palacio das Belas Artes y el Tribunal Supremo.

En el mensaje final de septiembre de 1906, el Prefeito dio cuenta de otros ensanchamientos de calles ya realizados, como el de las ruas Catete y Gomes Freire; la avenida Maracanã comenzó a ser abierta desde el Decreto del Prefeito de diciembre de 1905, aunque la acabarían sus sucesores.

Para la ejecución de las obras, tuvo bien en cuenta las dificultades de ejecución de esas obras por el sistema de concesión y optó por la gestión directa de las obras (tal y como había ocurrido con las de Haussmann, o con la apertura del Rectilinio de Nápoles o la Vía Layetana de Barcelona, que mostraron que solo la Administración podía ser eficaz en las expropiaciones).

Para ello, como bien analiza Benchimol²⁴, tuvo que darse la confluencia del poder excepcional conferido al Prefiero por Decreto Federal de diciembre de 1902 y por la reforma de la Lei Orgânica do Distrito Federal en noviembre de 1903, con la alteración de la Lei de Desapropriações de 1855 por Decreto de agosto de 1903, de tal forma que al ligarse el valor al impuesto predial declarado y al excluirse los edificios ruinosos se disminuía grandemente el valor de las indemnizaciones.

El mismo decreto de reforma de la Lei Orgânica do Distrito Federal autorizó a la venta de los sobrantes de las expropiaciones y autorizó al Prefeito a contraer un préstamo de hasta cuatro millones de libras, viabilizándose así las operaciones.

A la estricta planificación financiera del Prefeito ayudaron la regularización de las cuentas públicas mediante reformas internas de la Administración e incremento de ingresos por la extensión y aumento del impuesto predial (dado como garantía del préstamo externo) y la implantación de seriedad en el régimen de licencias de construcción, planteada en los Reglamentos de la construcción aprobados por Decreto del Prefeito de febrero de 1903.

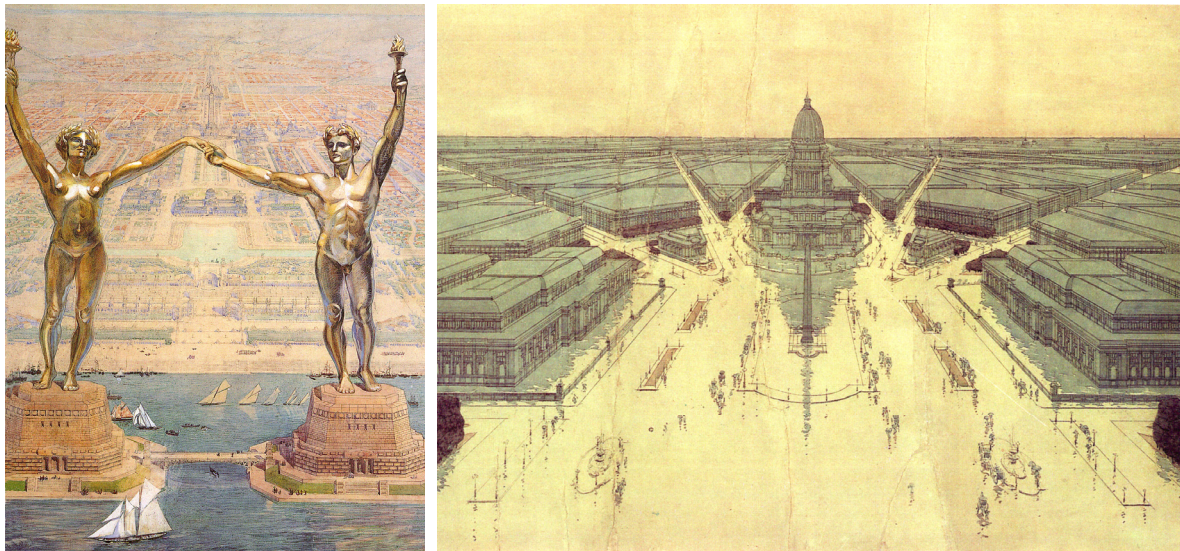
La eficacia de las operaciones resulta sorprendente: en junio de 1903 el acabado del ensanchamiento de la rua do Sacramento, en diciembre el de la rua da Painha, en noviembre de 1905 de las obras de la avenida Central, en septiembre de 1906 de las de la rua Sete de Setembro, en octubre de ese mismo año las de la avenida Beira Mar, y en noviembre las de la avenida do Mangue y parte del paseo junto al dique. Además de las obras de ajardinamiento y edificación citadas, las obras de saneamiento y mejora de carreteras de la zona suburbana (aprobadas por Decreto de noviembre de 1905), e incluso la construcción de dos pequeñas villas obreras, una de 56 casas junto a avenida Mém de Sá y otra de 20 en la rua Camerino.

²⁴ Benchimol, 1990 op. cit nota 6, capítulo IV.

Es cierto que las obras de modernización de Rio de Janeiro conllevaron la expulsión de un gran número de pobres (que Lamarão estima en 20.000) del centro, no solo por el derribo de predios sino también por la intensa valorización del suelo producida en él; con la consecuente densificación de los *cortiços* y cómodos de barrios interiores de Catumbi o Cidade Nova y la aparición de las primeras *favelas* en los morros de la Providencia y Santo Antonio; que también colaboró al incremento poblacional de la zona suburbana norte.

Y también que sus sucesores encontraron una gran deuda pública para acabar las obras, que obligó a Souza Aguiar a solicitar un nuevo préstamo de diez millones de libras y a Serzedelo Correia otro de dos millones.

Pero hay que concluir que no cabe hacer juicios de valor, con perspectiva actual, de políticas de reforma de la ciudad que fueron las propias de todas las grandes capitales occidentales, y cuyos procedimientos y consecuencias se inscriben en el proceso de generación de plusvalía que es motor de la ciudad desde la revolución industrial. En todo caso solo cabe destacar la eficiencia con que fueron abordadas por Pereira Passos.



El “Internacional World Center”, Roma, 1913 de H:C. Andersen y E. Hébrard (izquierda) y “City Beautiful”, 1907, Chicago en perspectiva del centro de la ciudad de J. Guérin.

6.4 CITY BEAUTIFUL Y BELLE ÉPOQUE

Es indudable que el movimiento de la *City Beautiful* tiene sus orígenes en la construcción de las grandes capitales europeas en la segunda mitad del siglo XIX, que sus referentes fueron el París de Napoleón III, la Ringstrasse de Viena o el plan de Roma de 1873, y extrajo de ellas la combinación entre avenidas y monumentalidad como instrumento de valorización de la ciudad. Pero, como señala Peter Hall, sus realizaciones principales se dieron en las grandes ciudades comerciales del centro y el oeste americano, donde los líderes

cívicos reformaron la ciudad con la doble finalidad de superar los complejos colectivos de inferioridad y de estimular las inversiones²⁵.

Los esquemas de ordenación de ciudades que emanan de ese movimiento tratan de romper la monotonía de la cuadrícula creando espacios privilegiados dentro de ella mediante el trazado de diagonales, al estilo del Plan de L'Enfant para Washington, de 1791, que solo se consolidó en la época que se comenta. Ya Harder propuso en 1896 un plan para transformar la cuadrícula de New York en un esquema radial, pero sería el Plan de Burnham para Chicago, de 1909, el que se convertiría en el arquetipo de las propuestas formales de ese movimiento.

La estructura de este Plan plantea redes de infraestructuras (viaria y de ferrocarril) colocadas según un esquema radial que converge en el centro económico de la urbe. Partiendo del nuevo centro cívico y del Lake front, un sistema de plazas, parques y monumentos irán jalonando esa estructura de avenidas. El plan salta más allá de la ciudad y contempla un área enorme, que gravita sobre un radio de 60 millas desde el centro.

El esquema del Plan de Chicago ya había sido ensayado por Burnham en 1889 en un Plan del centro de Washington y en el plan de San Francisco de 1906 y pronto se extendió a otras ciudades americanas (Denver, Cleveland, San Diego, Columbus, y otras). Pero conviene recordar como la recurrencia a diagonales, monumentos y parques caracterizará la urbanística de la transición del siglo hasta la primera guerra mundial.

Para los teóricos del movimiento de la *City Beautiful*, la apariencia física de la ciudad era expresión de su orden moral, de la lealtad cívica de sus ciudadanos; sus monumentos y edificios serían la representación de su progreso económico y moral.

De ahí la fuerza con que arraigaría en los programas republicanos reformistas, dándose la mano positivismo y reforma social. Idea de ciudad bella reforzada por los escritos de C. Sitte, impulsor también de la primera revista de urbanismo, *Der Städtebau*, editada en Viena y Berlín en 1904, un año después su muerte.

Esquemas de avenidas que convergen en plazas y en parques, superponiéndose a la cuadrícula, tan útil para la extensión de los servicios y el desarrollo inmobiliario, que sería rígidamente aplicado a la planificación de la nueva capital de Minas Gerais (Belo Horizonte) en 1897; plano, por cierto, obra, en gran parte, de ingenieros cariocas coordinados por A. Reis.

Propuestas que coinciden con las que Bouvard planteará en 1911 para São Paulo, y que se implementaran en el plan de Freire-Guillem, que muestran su adhesión a las ideas de la *City Beautiful* ²⁶. Y esquema de ordenación también presente en el Plan de Bouvard para Buenos Aires de 1909, que dará paso a aprobación en 1910 de la apertura de 32 diagonales (de las que se hicieron dos, parcialmente) y a la ley 1912 por la que se aprueban las expropiaciones para ello.

²⁵ Hall, 1996 op. cit nota 11, capítulo I.

²⁶ Leme, M. C. da Silva: Urbanismo no Brasil, 1895-1965. Studio Nobel. São Paulo, 1999. Así como consultas sobre el tema en Home-page : www.spsitecity.com.br

El parque urbano había sido el elemento diferencial de las grandes capitales europeas, construidos normalmente por sus reyes durante el Barroco. Y sería precisamente la existencia del parque la primera preocupación en las ciudades independientes de América Latina, como lo fue primero el Passeio Publico y luego el Campo de Santana en Río de Janeiro.

La tradición inglesa del *landscape* introducida en la ciudad (Hyde Park, Regent's Street, etc.) sería durante mucho tiempo el contrapunto del parque barroco, pero para las ciudades americanas alcanzaría su mayor valor como elemento de cualificación urbana a partir del Central Park de New York de 1858.

Parrilla y parque como elementos de orden, uno al servicio del crecimiento inmobiliario ilimitado, otro como contrapunto de organización de centros donde se concentraran las instituciones republicanas y los monumentos patrios, en magistral resumen de A. Gorelik ²⁷. Pero no los parques monumentales europeos, sino los nuevos parques de la "*republican simplicity*", que darán origen al Park Movement americano. Y así subraya este autor como Avenida de Mayo y Parque Palermo, aparentemente excluyentes, se complementarían en el orden del nuevo Buenos Aires.



Buenos Aires: Proyecto de modificación de trazado de 1909 (Plan de Diagonales) e imagen de satélite del área metropolitana, 1995.

Análogo espíritu regirá la edificación; bellas y monumentales construcciones pero con objeto cívico: museos, bibliotecas, palacios de justicia, etc. Pero también las estaciones ferroviarias, símbolo de la tecnología que había abierto el territorio; la Sant Pancras Station de Londres de 1876, en acero y vidrio, la monumental Central Station de New York de 1871, y tantas otras que se reflejarán en la nueva edificación divulgada desde Chicago, tan influida por Violet-le-Duc. Estaciones vistas como puertas de la ciudad, desde la Union Station de Washington cerca del Capitolio de 1901; filosofía también detectable en la estación de Retiro de Buenos Aires de 1909.

²⁷ Gorelik, 1998, op.cit nota 34, capítulo IV.

Estilo propio de una nueva época, de una burguesía que ha creado su territorio y muestra su poder y satisfacción. Belle Époque de Río de Janeiro que con precisión han descrito A. da Costa y L. Schwarcz²⁸: luz eléctrica y velocidad como símbolos, radio y telégrafos rompiendo las limitaciones del espacio, el Brasil de los trópicos convertido en una renovada Europa.

Todo eso está en el Plan de Pereira Passos, no explicitado y quizás todavía no racionalizado, pero asumido en sus metas y en sus instrumentos; una vez más aparece el urbanismo carioca como producto de su época, y las ideas que lo sustentan afines a las de sus coetáneos.

La época que le sigue se caracterizará porque nunca antes se había construido tanto; como explica el constructor Odebrecht en sus memorias, cuando llegó a Río, en la década siguiente, “*encontrou uma cidade cosmopolita, vibrante, como nenhuma outra no Brasil*”. El estilo ecléctico se imponía; “*uma feira de cenários arquitetônicos improvisados*”, en opinión posterior de Lucio Costa; en el mismo estilo con que la burguesía industrial construirá sus mansiones en París, Praga, Viena, Bruselas o Barcelona, con diferentes denominaciones englobadas en el *modern style*.

También conviene remarcar los instrumentos utilizados por el Prefeito como propios de su época, y no como una lejana reminiscencia del Haussmann que elogió en 1875. En ese periodo de tiempo se había pasado en el mundo occidental de las obras públicas como tarea del Estado a las concesiones a particulares, y de éstas a un nuevo reparto de competencias en que unas y otras se apoyan entre sí.

El gran invento de Haussmann, cuando no encontró compañía ninguna dispuesta a asumir el riesgo financiero de la concesión de los boulevards Sebastopol y Saint Michel, fue la creación de la *Caix des Travaux de la Ville de París*, que actuaría como una empresa ingresando subvenciones, concertando préstamos, contratando las obras y vendiendo los solares. Para financiarla emitiría bonos de caja garantizados por las adquisiciones de suelo y edificios, préstamo sin intermediario bancario, por suscripción pública²⁹.

Cuando la estrategia comienza a fallar, hacia 1865, decide utilizar el crédito de las propias empresas constructoras y emitir bonos de delegación, correspondientes a las aportaciones que se ha comprometido a hacer el Estado, lo que lógicamente le lleva a asumir altos intereses de esos créditos del constructor. Cuando abandona el cargo en 1870, el 44% del presupuesto municipal era deuda (principalmente al *Credit Foncier*), lo que no parece excesivo a la vista de la magnitud de las obras efectuadas. Por eso hasta 1885 la gestión municipal se limitó a obras menores, pero desde 1885 se relanzaron las operaciones, dando paso a las obras de Les Halles y otras, con el mismo sistema de recurrencia al préstamo y gestión directa pactada con las empresas constructoras.

Pero no es París la única referencia. Es curioso que entre las obras del mismo estilo programadas a final de siglo, destaquen las de las ciudades italianas que sucesivamente van asumiendo la capitalidad del nuevo estado unificado en 1861 (Milán, Florencia y Roma) o las

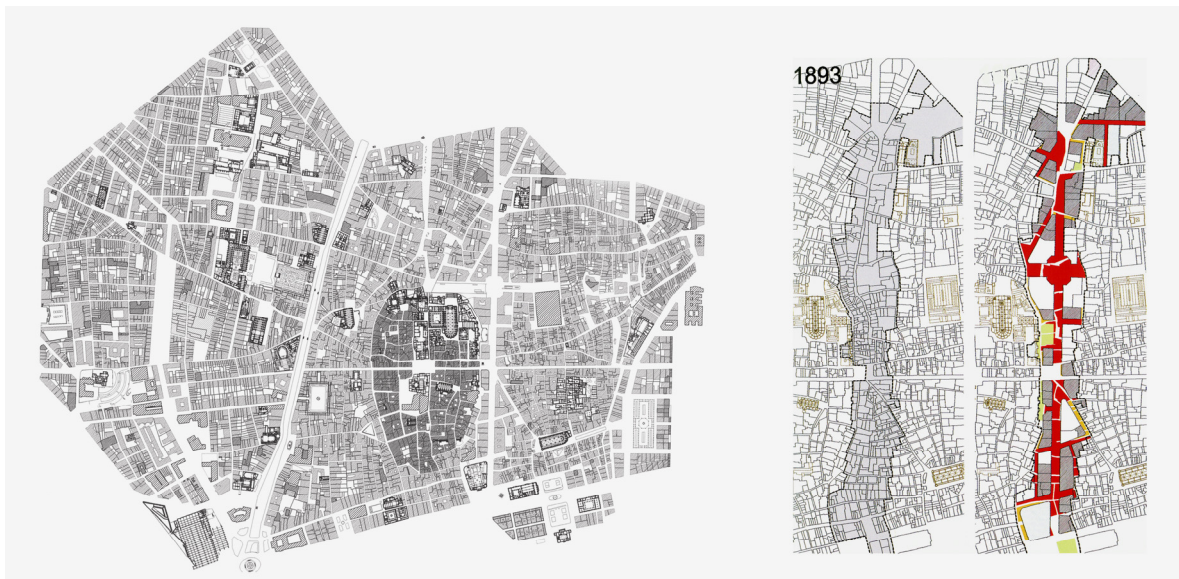
²⁸ Costa y Schwarcz, 2000 op. cit. nota 3 de este capítulo.

²⁹ Pinon, 1991 op. cit. nota 36, capítulo IV.

de la Barcelona que aspira a la capitalidad de una Cataluña autónoma con su movimiento de *Renaixença*; grandes obras y capitalidad, fenómeno tan próximo al de Río. Y así cabe analizar las vicisitudes y fracaso de la vía Diagonal de Turín o de la vía Nazionale de Roma, o del Viali de Florencia ³⁰.

Pero la experiencia que me parece más próxima es la de la apertura de la Vía Layetana de Barcelona, ya programada en el Pan de Ensanche de I. Cerdà de 1859. En 1872, la municipalidad de Barcelona constituía una Comisión especial, en la que estaba Cerdà, para escoger el mejor procedimiento aplicable a la reforma interior de la ciudad vieja; pero habrá de esperarse a la nueva Ley de Expropiación Forzosa de 1879 para aprobarse definitivamente, en 1889, el proyecto de intervención que planteaba, de acuerdo con el derecho conferido por la nueva ley, expropiar los terrenos adyacentes para rentabilizar su revalorización, autorizando a los municipios a pedir préstamos para ello.

En ese año se convoca licitación pública de concesión de la operación, no presentándose ningún postor, con lo que la concesión se adjudicó provisionalmente a aquel que había presentado el proyecto y solicitud que dio origen a la licitación (A. Baixeras), que la traspasó en 1891 al Banco Universal, que a su vez habría de renunciar a ella al conseguir la asociación de propietarios afectados su anulación por el Gobierno en 1892. Por eso el Ayuntamiento debió rescatar la concesión y decidió, en 1898, para ello firmar un contrato de tesorería con el Banco Hispano Colonial en 1905.



El Proyecto de reforma interior de la Ciutat Vella de Barcelona y apertura de la Via Layetana, 1909. J. Busquets. Ayuntamiento de Barcelona, 2003.

Este contrato implicaba también un encargo de gestión, de modo que el Banco expropió, demolió los edificios afectados, y encargó la urbanización a la sociedad de Fomento de Obras y Construcciones. Las obras de la avenida se iniciaron en 1908 inaugurándose en 1909; la

³⁰ Calabi, D: “*O papel de Paris na urbanística italiana do século XIX: o mito da modernização*”, en Salgeiro, H.A: *Cidades capitais do século XIX*. Edusp. São Paulo, 2001.

avenida construida tiene de 1200 m y una anchura de 20, afectando la operación a una superficie de 160.000 m² dentro del denso tejido de la ciudad antigua de Barcelona³¹.

Este nuevo modo de relación, a veces con encargo de gestión total o a veces solo con recurrencia al préstamo, deja el riesgo de la operación en manos del sector público, que es por otro lado el único capaz de agilizar los trámites administrativos que comprometen el plazo, que es la variable básica de toda inversión. Nueva forma de gestión que, con todas las variantes de parcerías y de concesiones parciales, sigue vigente hasta nuestros días.

La gran operación de reforma de Río de Janeiro tuvo tres etapas, la denominada popularmente de “bota abaixo” de Pereira Passos³², la apertura de vías por Frontin (1919) y las de Sampaio (1920-22) que culminarían el periodo con la Exposição Comemorativa do Centenário da Independencia, en 1922. En palabras de C. Kessel:

*“Rio de Janeiro era, então sob todos os aspectos, uma metrópole. Com mais de um milhão de habitantes, contava com 4.415 automóveis e era cortada por 417 quilômetros de linhas de bonde”*³³.

Ese mismo autor ha explicado con precisión el periodo que va de Passos a Frontin,

“marcado pelas mudanças profundas trazidas pelo crescimento populacional, pela expansão dos serviços públicos e pela aceleração da segregação espacial determinada por políticas públicas que estabeleceram dois eixos distintos – norte e sul- de crescimento”.

A Frontin se debe el ensanchamiento y finalización de la Avda. Atlantica, las avenidas Delfim Moreira e Niemeyer, la extensión de la Avda. Beira Mar hasta la Ponta do Calabouço y la construcción del dique de Urca (inversiones cubiertas por un préstamo de diez millones de dólares); y a Sampaio el ambicioso proyecto de obras que acompañó a la celebración del Centenario, con la demolición del morro do Castelo, el túnel de João Ricardo así como los aterros y avenidas de la Lagoa Rodrigo de Freitas, el aterro de Urca concedido a S. A. Empresa da Urca, y el inicio de los aterros de la Explanada de la Exposición hoy ocupado por una parte del aeropuerto.

Los prefeitos que sucedieron a Sampaio hubieron de acarrear con las consecuencias financieras de ese periodo, que simbólicamente puede darse por cerrado con la administración de Prado Junior y el encargo del Plan de ordenación a Agache.

Este Plan, casi extemporáneo, corresponde a la más canónica aplicación de los criterios de monumentalidad y al academicismo inspirados pela École de Beaux-Arts de Paris y el movimiento de la City Beautiful, a los que se ha añadido el nuevo instrumento de la zonificación ensayado desde inicios de siglo en Alemania y divulgado desde las ordenanzas de New York en 1916 y ciertas soluciones formales aportadas por el movimiento de la ciudad jardín.

³¹ Martorel, V: *Historia del urbanismo em Barcelona*. Barcelona, 1970.

³² Véase Bulhões, A. e Rebelo, M. *Rio de Janeiro do Bota-Abaixo*. Salamandra. Río de Janeiro, 1997.

³³ Kessel, 2001 op.cit. nota 12 de este capítulo.



Plan de ordenación de la ciudad de Belo Horizonte. A. Reis, 1895.

Son curiosas las críticas que el propio Sampaio dedica al Plan de Agache, que resume la filosofía que había guiado durante años la política urbana; pero puede encontrarse en ellas un cierto simbolismo del final de la época de los ingenieros urbanistas y del paso del testigo a una nueva corporación profesional, la de los arquitectos. Frente al diseño omnicompresivo, a la formalización de la ciudad como meta, arguye: “*em um desenho faz-se o que quer e tudo produz excelente impressão; mas no terreno só se faz o que se pode*”³⁴.

Y es que en el periodo ya trascurrido del siglo XX se habían dado profundas mutaciones sociales que conllevarían una importante transformación de la urbanística, que iba a desembocar, poco más tarde en el movimiento moderno o racionalista. En esa época coincidirá la constatación de la incapacidad de aquel urbanismo para resolver el acuciante problema de la vivienda, el surgimiento de los movimientos obreros que demandan soluciones a los problemas de organización social, convivencia y trabajo, y la fuerte irrupción del automóvil como organizador de la movilidad y del territorio.

Ya en la conferencia de urbanismo de 1910 en Londres se produciría el enfrentamiento entre la visión de Burham y el movimiento de las *garden cities*, con el problema de la vivienda como fondo. En 1915 P. Geddes publicaría “*Cities in Evolution*” que desembocaría en la formación del movimiento de planificación regional³⁵. Y resulta curiosa la respuesta norteamericana a los programas de vivienda popular llevados a cabo por el Consejo de Londres desde 1900; la Comisión de New York sobre el exceso de población informó a favor de la descentralización por medio del transporte: el ciclo del ferrocarril cedería el paso al del automóvil, la ciudad jardín y la explosión urbana habían encontrado su instrumento.

³⁴ Memórias de C. Sampaio citadas no livro de Kessel, op.cit. nota 12 de este capítulo.

³⁵ Geddes, P: *Cities in evolution, an introduction to the town planning movement*. Howard Fertig. New York, 1968.

