

RIO DE JANEIRO: PLANES DE ORDENACIÓN Y ORÍGENES DE LA URBANÍSTICA CARIOCA

Verena Andreatta

Doctora en Urbanismo y
Ordenación del Territorio
Universitat Politècnica de Catalunya

Resumen

La evolución de la urbanística de Río de Janeiro a través de sus planes urbanos (diez en total) se analiza a partir de las correspondencias entre cada plan urbano y sus coetáneas corrientes de pensamiento, así como entre las propuestas de esos planes y los hechos de transformación que han sido relevantes en la ciudad. Al pertenecer a un doble plano de análisis se ha dividido la exposición en dos partes. La primera contiene los tres primeros planes urbanos del siglo XIX, los que dieron origen a la urbanística carioca. Se analizan sus causas y referentes, detalladamente, con el objetivo de reforzar la hipótesis de "circulación de ideas" aplicables al conjunto. En la segunda, los planes del siglo XX y los hechos que han contribuido a la formación de la ciudad contemporánea son explicados sintéticamente y se pretende desvelar paralelismos, adaptaciones y conceptos respecto a la urbanística europea.

Palabras clave: Urbanismo, Planes urbanos, Historia urbana, Río de Janeiro

1. Diez planes urbanos para la ciudad de Río de Janeiro

El tema central de este artículo pretende explicar los diez planes urbanos acaecidos en la ciudad de Río de Janeiro entre 1843 y 2003, las transformaciones urbanísticas identificadas en estos planes y los referentes europeos, de donde han provenido sus ideas urbanísticas más paradigmáticas. Porque la historia de Río de Janeiro, desde la asunción de la capitalidad de un país independiente, ha tenido las mismas etapas de transformación de su modelo económico y social que aquellas ciudades que le sirvieron de espejo, y por eso ha recurrido (a veces con cierto retraso temporal) a los mismos modelos y a las mismas soluciones, como se mostrará en el desarrollo de este artículo¹.

Pero también es nuestro objetivo indagar en como esos modelos se han magnificado, tanto en la importancia de sus ideas, en las que se ha querido encontrar una capacidad de transformación de la sociedad que quizás no era tan potente, como en la magnitud de sus intervenciones espaciales, muchas veces enormes frente a cualquier realización paralela europea, lo que las convierte en sí mismas en el mejor laboratorio crítico de aquellos modelos. Y junto a la magnificación con que se ha difundido la ideología urbanística y, más a menudo, la de las realizaciones espaciales, también se ha querido buscar esos elementos de "carioquización", de adaptación de las ideas², que a veces han sido tan potentes que han convertido al urbanismo y la arquitectura brasileña en un referente mundial, mostrando ese proceso de "ida y vuelta" que no ha cesado de ser manantial de corrientes culturales, desde que los europeos renacentistas "descubrieron" (¿construyeron?) el "nuevo mundo" en torno a las ciudades³.

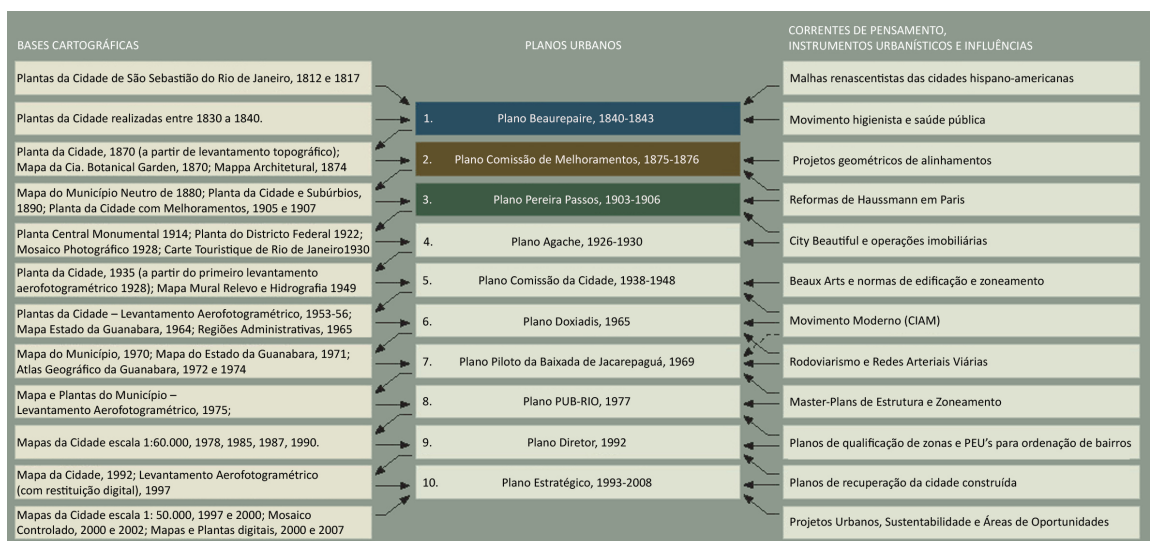
Un proceso que dura más de tres siglos, que se inicia bajo la fuerte y tardía influencia de la formación de ciudades hispánicas, de las ordenaciones de los Austria y su damero hispánico ("el sueño de un orden"), y culmina en la actualidad en los mismos procesos de reforma de la ciudad construida que se extienden por las ciudades más desarrolladas del planeta. Siempre con los mismos hitos que ha seguido la urbanística en su evolución desde la revolución industrial, y siempre con esa peculiaridad del "tropicalismo", del paisaje que se curva, de la morfología de un territorio construido, que de forma paradójica es tenido como ejemplo universal de "lo natural". "Ciudades Cuadradas, Paraísos Circulares"⁴ apunta a una metáfora para el hilo conductor que fue tejiendo la historia urbana de Río: frente a la geometría de los

planes, a la permanente idea de reticular la ciudad, a la primera herencia portuguesa de ciudad fundacional (amurallada, sobre acrópolis, mirando al mar), y a los paradigmas de orden de la urbanística moderna, surge la respuesta del urbanismo “carioca” que acepta, digiere, magnifica y deforma esos modelos.

Quizás el mejor ejemplo haya sido el de la adaptación de la geometría plana, brillante y funcional del movimiento racionalista, que en Brasil (bajo el también equivoco, visto desde Europa, nombre de modernismo) resultó en un nuevo orden más organicista, en una nueva arquitectura que, sobre los mismos principios, adoptó la curva como directriz⁵; paraísos circulares que tipifican las arquitecturas de Reidy y Niemeyer o la planta para la Baixada de Jacarepaguá de L. Costa. E incluso, en la respuesta de los procesos informales, no planificados, que serán las “favelas” de Río de Janeiro, retorcidas, creciendo sobre la curva de los “morros”, sin directrices ni mallas de loteo como el mismo proceso ha tipificado su producción de territorio en el resto de América Latina.

Posiblemente elaborar una historia de los planes y realizaciones urbanísticas de la ciudad, además de mostrar una nueva cartografía para Río de Janeiro sea demasiado ambicioso. Sin embargo, es factible abrir un debate sobre el planeamiento urbanístico en nuestras ciudades latinoamericanas, en la certeza de que las ciudades se construyen por acumulación⁶, y de que Río tiene una historia potente y ejemplar, aunque ello contradiga una aparente idea de ausencia de planificación urbana. Por lo contrario y por ello subrayamos que diez planes urbanos para Río de Janeiro son mucho más que lo realizado en muchas de las ciudades del mundo occidental.

Los diez Planes Urbanos que nos referimos documentan la evolución de la ciudad y de su sociedad, constituyéndose en la expresión sintetizada del poder en su voluntad de organizar y controlar el territorio. Fueron seleccionados porque, demandados por el poder público – casi siempre para atender las necesidades específicas del momento, como el crecimiento urbano acelerado, epidemias, falta de control en los procesos de urbanización y construcción, deterioro de las condiciones sociales – son auténticos documentos de la evolución de la ciudad y desarrollados en concordancia con el tipo de instrumento de intervención dominante en las ciudades más desarrolladas del mundo. Una lectura atenta nos permite entender los paralelismos en sincronía con la evolución del pensamiento urbanístico occidental conforme se puede verificar en el cuadro siguiente.



Planes urbanos de Río de Janeiro: bases cartográficas de análisis y corrientes de pensamiento que les influenciaron.

ANDREATA, Verena. “Cidades Quadradas, Paraísos Circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX”. Rio de Janeiro, Mauad X, 2006.

Los orígenes de la urbanística carioca

Respecto a los Planes del siglo XIX (entre mediados y inicios del XX), o sea, aquellos tres que consideramos pertenecientes al periodo de origen de la urbanística carioca, buscamos entender, inicialmente, sus paralelismos con el ideario del movimiento higienista y de la geometría de la trama urbana, para su posterior extensión de la ciudad de Río de Janeiro, a partir del surgimiento del **Plan Beaurepaire de 1843**, elaborado por Henrique de Beaurepaire Rohan. El “Plano de Henrique de Beaurepaire-Rohan” para la Ciudad de Rio de Janeiro, expuesto en el Mapa Interpretativo (1), corresponde a las propuestas elaboradas por ese ingeniero militar, graduado en 1837, vinculado a la familia Imperial y director de obras de la ciudad entre 1840 a 1844, fase inicial del Segundo Imperio. La realización del informe de obras presentado a la Cámara Municipal de Rio de Janeiro en 1843⁷ era una atribución correspondiente a su puesto, compatible con su formación profesional, en una ingeniería consolidada en la construcción de caminos, puentes y puertos, y que se ampliaba hacia las mejoras del medio urbano. Es considerado el primer plan urbanístico de la historia de Río de Janeiro y contiene un análisis de los problemas de la ciudad, nueva concepción formal y propuestas de intervención.

Este informe se caracteriza por la heterogeneidad de temas, asociado a un programa detallado de obras, cuyo enfoque eran la salud y la higiene pública. Por lo tanto, es comprensible el interés demostrado por Beaurepaire hacia las fuentes públicas, distribución de agua potable para todas las casas, “aireación” de la ciudad y la dotación de un correcto drenaje de las aguas pluviales. El contexto lo exigía porque la ciudad estaba caracterizada por una trama urbana colonial, con calles estrechas y edificaciones pequeñas y hacinadas, ausencia de cualquier infraestructura y castigada por la cólera y otras enfermedades.



Mapa interpretativo del Plan Beaurepaire – Rohan para Rio de Janeiro, 1843.
 ANDREATTA, Verena. “Atlas Andreatta: Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire – Rohan ao Plano Estratégico”. Rio de Janeiro, Viver Cidades, 2008.

En Rio vivían cerca de 137.000 habitantes, entre los cuales la mitad era población esclava. Además del drenaje, Beaurepaire hace recomendaciones diversas, mezclando asuntos de todo orden: preocupándose tanto con los mercados, como con los mataderos, hospitales, cementerios y arbolado lo que refleja y reafirma el carácter de documento higienista semejante a tantos otros europeos⁸. Ese hecho nos ayuda a desvelar su ideario, visión de progreso y la necesaria transformación física e integración social de la ciudad.

Las propuestas de modernización y extensión de la ciudad preveían la apertura y continuación de casi cincuenta calles y plazas escogidas para la implantación de la nueva trama urbana, que también debería servir como soporte para su expansión hacia el oeste, más allá de la Praça da Aclamação (Campo de Santana). Sugiere ampliar la base de la ciudad arrasando el Morro do Castelo “para extensión, salubridad y embellecimiento”. La canalización del Mangue da Cidade Nova, con establecimiento de canales de desecación y saneamiento, extinguiría el foco de miasmas y permitiría la edificación. Pavimentación de calles, caminos, carreteras y obras en casi un centenar de puentes; construcción de un muro-dique abarcando todas las playas de la ciudad; ordenación de trapiche y mercados portuarios; y geometría de la trama viaria pensada desde sus necesidades de reestructuración y expansión integran la globalidad de las propuestas de Beaurepaire-Rohan.

Es de destacar el método de diagnóstico, mediante observación directa de la situación de los núcleos periféricos de Rio, para el cual Beaurepaire emprendió un viaje, partiendo de la Cidade Velha, en carruaje, para conocer toda la problemática de las obras del Municipio. A partir del Plan Beaurepaire, se inicia la preocupación brasileña por la higiene pública. Si bien, no es posible asegurar que conociera el informe promovido por la sociedad británica: Informe Chadwick⁹ para Londres, de 1842, pero es evidente que Beaurepaire se movía en torno de las ideas similares en su tiempo.

El **Plan de la Comissão de Melhoramentos** de 1875-76 también propone un modelo de alineaciones para el trecho de la ciudad en expansión, la regularización de la trama urbana y los nuevos servicios urbanos – tranvías y gas -, gran debate de la urbanística europea ligado a los procedimientos para garantizar el espacio vial, como también previsto en el Paris de Haussmann. El Plan de la Comissão de Melhoramentos, de 1875 e 1876 para la Ciudad de Rio de Janeiro, expuesto en el Mapa Interpretativo (2), tiene gran interés desde el punto de vista histórico y de la disciplina urbanística. Los tres personajes que elaboraran este plan, Francisco Pereira Passos, Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim e Marcellino Ramos da Silva fueron escogidos por el Consejero del Imperio João Alfredo Correa de Oliveira. Esa indicación simboliza el ingreso de la nueva corporación de ingenieros politécnicos en las políticas urbanas que marcarían la ciudad en las décadas siguientes. Las propuestas de la Comissão, efectuadas en dos informes sucesivos, resucitan las ideas higienistas de Beaurepaire, además introducen las herramientas de la urbanística contemporánea: alineaciones, orden edificatorio figurativo e infraestructuras de los nuevos servicios urbanos.

En el Rio de Janeiro del Segundo Imperio, consolidado como potencia mercantil, y después de la crisis económica, deflagrado por la guerra del Paraguay, se creó la Comissão de Melhoramentos para pensar una ciudad que comenzaba a explotar demográficamente. En ese período, se iniciaban las migraciones que sustituirían la esclavitud. En Rio vivían cerca de 235.000 personas y aunque la ciudad ya tenía dispuesta una incipiente red de abastecimiento de agua potable y aguas servidas las redes de ferrocarriles y tranvías empezaron a crecer de forma más constante a partir de 1870. El desarrollo urbano alcanzaba los barrios de Copacabana y el interior de Laranjeiras y Cosme Velho, extendiéndose al norte, acompañando las líneas de trenes de São Cristóvão, Méier y Maria da Graça, pero la mayor parte de la población continuaba viviendo en el centro, en una desordenada ocupación y excesiva

Los informes describen exhaustivamente las obras necesarias para la finalización y extensión del canal de Mangue, pero en su justificación se mezclan los motivos de saneamiento con los de preparación de terrenos para la expansión urbana. Consideraciones análogas podrían efectuarse con respecto a sus propuestas de demolición de los cerros de Santo Antonio, Senado y Castelo.

Es preciso recordar que para llegar al nivel de las propuestas contenidas en este Plan, la sociedad carioca necesitó una profunda renovación que consolidaría una nueva clase capitalista en torno de la construcción de los nuevos servicios urbanos y de operaciones administrativas (bancos, sociedades por acciones) lo que dió el inicio a una fase de industrialización que se cristalizaría en el siglo siguiente. Y, por lo tanto, el nombre del Barão de Mauá y sus relaciones con el Banco Rothschild están plenamente asociados a esa época. El Plan presenta una concepción planificadora excepcional, está bien justificado y detallado y denota una voluntad de ampliar el ámbito territorial como solución para todos los problemas de la Ciudad. Se puede afirmar que el Plan de la Comissão es un referente de la urbanística de su época, aún cuando sus realizaciones tuvieron que esperar la transformación del país, con la República. Sus propuestas solamente se realizaron con base en otra concepción financiera, económica y política. Las ideas preconizadas en ese Plan sirvieron de base para el siguiente, que recibe el nombre de Pereira Passos, miembro de esta Comissão, y que se tornó el alcalde transformador de Rio de Janeiro entre 1903 y 1906.

El **Plan de Pereira Passos** de 1903 se inscribe en las estrategias inmobiliarias de recuperación de los centros urbanos que se habían configurado en las prácticas de renovación de las ciudades norte-americanas en la misma época en que fue abierta la Vía Layetana de Barcelona y otras análogas en diversas ciudades europeas. Embellecimiento, abertura de calles y la construcción del puerto fueron los tres ejes de las operaciones urbanas realizadas en ese período de gobierno republicano. El Plan del Prefeito Pereira Passos de 1903-06 para la Ciudad de Rio de Janeiro, expuesto en el Mapa Interpretativo (3), fue realizado bajo la égida del Presidente de la República, Rodrigues Alves. El Prefeito tuvo plenos poderes para realizar las reformas urbanas en la Ciudad que, sumadas a aquellas obras estructuradoras de mayores dimensiones, como la del Puerto Moderno y la Avenida Central, organizadas en un mapa firmado por Passos, son comúnmente conocidas por su nombre. Pereira Passos, ingeniero con experiencia en ferrocarriles, era sansimonista, masón y empresario y actuó como gran operador urbano. El Plan de Pereira Passos retoma algunas ideas del plan de la Comissão de 1875-76 que él mismo había coordinado y tiene la virtud del planeamiento de obras concebidas para ser efectivamente realizadas. Interesa destacar que es un plan que oscila entre el City Beautiful, como ideal de orden y apoyo a operadores urbanos de servicios inmobiliarios, y parámetro de eficacia en la gestión pública y generación de la plusvalía urbana.

Rio de Janeiro en el último cuarto del siglo XIX, presentaba ya un área casi diez veces mayor que la de la Cidade Velha. El crecimiento poblacional estaba en franca expansión, siendo que entre los censos de 1890 e 1906 la población pasó de 522.651 a 811.443 habitantes. Las epidemias de fiebre amarilla, viruela o fiebre bubónica asolaban la ciudad, cuyo centro seguía con la misma trama colonial apretada, aún cuando algunas plazas y "largos" hubieran sido abiertos sobre la trama urbana existente. El Plan de Pereira Passos debe ser estudiado sobre la base de la extensión de la ciudad periférica, de las concesiones de tranvías y emprendimientos inmobiliarios, y de la introducción de las compañías eléctricas en la ciudad. No se expondrá aquí la extensa historia de esas concesiones, o del surgimiento de las redes de nuevos servicios públicos, como el de la Compañía Light, sobre las cuales hay amplia bibliografía. La gran parte de las obras fueron realizadas por el sector público, mediante expropiaciones de grandes espacios, financiadas con préstamos ingleses contra la garantía del café; la venta posterior de terrenos apoyó la formación de un fuerte sector inmobiliario que alcanzaría su plenitud en la década siguiente.



Mapa interpretativo del Plan Pereira Passos para Rio de Janeiro, 1903.

ANDREATTA, Verena. "Atlas Andreatta: Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire – Rohan ao Plano Estratégico". Rio de Janeiro, Viver Cidades, 2008.

El Plan es el más publicado de los tres y a él se debe la creación de las grandes avenidas de la ciudad, siendo Pereira Passos calificado extemporáneamente como el "Haussmann brasileiro". Pero él ya era agente de la nueva República mercantil y liberal, y su Plan es contemporáneo a la apropiación del Centro de la Ciudad por la burguesía dominante y las consecuentes grandes operaciones urbanas de embellecimiento realizadas en Chicago, Filadelfia, Barcelona o Nápoles.

Este Plan surge en una época en que las ciudades del mundo occidental se organizan como empresas, siendo que en las últimas décadas del siglo XIX, produjeron importantes modificaciones en casi todas las legislaciones urbanas referentes al instrumento de expropiación, como también ocurrió en Brasil, convirtiéndose en herramienta fundamental de la Reforma de Pereira Passos. La expropiación de inmuebles privados para garantizar la expansión ordenada de la ciudad suponía, también, la garantía del aumento de valor de los terrenos, apareciendo, finalmente, como instrumento de sustentación de la propiedad privada en Rio de Janeiro.

Las obras de ese período transformaron Rio de Janeiro en ciudad moderna y muchas de ellas fueron realizadas, posteriormente, en una sucesión de alcaldes, casi todos ingenieros, que gobernaron Rio durante más de veinte años. Muchos de esos programas y realizaciones han incorporado conceptos nuevos, transformación de las ideas originales (lo que hemos expresado como "cariocarización"); prueba contundente de que la formación del pensamiento es transcultural, de ida y vuelta entre los países. Finalmente, los planes del siglo XIX también han permitido seguir la secuencia histórica del predominio en las políticas urbanas de las distintas corporaciones profesionales. Médicos en la formulación del ideario de salud pública y policía urbana, ingenieros en la construcción de la base infraestructural de la ciudad liberal, arquitectos en la ciudad surgida de las revoluciones que trajo el siglo XX, con la preocupación por la vivienda y el empleo. La cambiante realidad social de Río de Janeiro ha puesto más de relieve esa secuencia, porque esas profesiones se han entrelazado en el mundo de la política y de los alcaldes de cada época.

Los Planes Urbanísticos para el Río de Janeiro del siglo XX

El Plan Agache de 1926-30¹⁰ (Figura 1) puede ser considerado el primero de la ciudad con concepción formalizada para todo el área urbanizada del municipio. Realizado por el arquitecto francés Alfred Agache proyecta una visión global de la ciudad, buscando dar coherencia formal al que ya era un hecho físico: aborda las infraestructuras, la circulación, los servicios urbanos, los espacios de sutura entre los barrios y el "zoneamiento", de acuerdo con la morfología del territorio. Define la estructura viaria para la ciudad e incorpora un nuevo instrumento de categorización en zonas de diferentes usos de suelo de la ciudad, con normativas para cada tipo de edificación, entre los cuales se infiere el nuevo modelo de ciudad jardín, hechos inéditos hasta aquel momento en las políticas urbanas de la ciudad.

Este plan se ajusta a los cánones de la École de Beaux Arts francesa y en los esquemas de organización del movimiento de la City Beautiful, en una comunión, cuyos orígenes se podría buscar en las Exposiciones Universales de Chicago de 1892 y París en 1889. Es semejante al Plan de Jaussely para Barcelona de 1903. A pesar de que el Plan Agache no fue aprobado, de él quedó el diáfano esqueleto vial que alumbraría algunas de las realizaciones posteriores.

El Plan Piloto de Rio de Janeiro de 1938-1948¹¹ (Figura 2) está centrado en el desarrollo de una red vial básica. Es esencialmente un plan de carreteras para apoyar la expansión urbana, pero expresa una voluntad de articular el norte y el sur, evitando el congestionado centro de negocios. Es la expresión de una política deseosa en acabar con decisiones de embellecimiento, y que confía más en el automóvil y en la industrialización para mejorar las condiciones de vida de la población. Este Plan Piloto no presenta un gran interés desde el punto de vista de la teoría, pero sus propuestas tuvieron una gran influencia en la creación del Rio actual, y con él se inicia una etapa de construcción de túneles, viaductos y carreteras que marcará la expansión de la ciudad durante casi cincuenta años.

Es preciso destacar que ese Plan Piloto engloba diversos documentos elaborados por la Comissão do Plano da Cidade entre los años de 1938-1948, habiendo alternado en su conducción los arquitectos José de Oliveira Reis y Affonso Eduardo Reidy. En definitiva, en este plan ya se pueden observar las claras influencias del movimiento racionalista en su formulación urbanística.

El Plan Dioxiadis de 1965¹² (Figura 3) elaborado por Constantino Dioxiadis, arquitecto griego, contratado en pleno proceso de expansión metropolitana, siguió el modelo que utilizaba en todo el mundo (Atenas, Nairobi, Acra, etc.). Caracterizado por una red de vías rápidas, que crearían condiciones para el crecimiento multidireccional, casi infinito, potencializando sectores urbanos autónomos de la ciudad que, posteriormente, serían absorbidos por aquel.

El esquema propuesto para Rio de Janeiro contemplaba la creación de una red viaria básica para todo el territorio municipal y municipios vecinos (de la llamada Baixada Fluminense) hasta el otro lado de la Bahía de Guanabara, caracterizada por una malla vial rectangular, apenas deformada por los accidentes topográficos del territorio. El Plan contiene una enciclopédica y caótica cantidad de datos estadísticos de todo tipo, ejemplificando el enfoque tecnocrático que caracterizará, durante algún tiempo, el planeamiento urbanístico en el mundo. Del plan Dioxiadis surgió la política de red arterial que el Estado da Guanabara adoptó, como ocurrió en tantas otras ciudades del mundo. Este plan no fue aprobado pero de él se puede atribuir la justificación conceptual de las políticas de urbanismo y redes viarias llevadas a cabo hasta el final de la década siguiente: expansión metropolitana, con énfasis en el "rodoviarismo", abandono de la ciudad construida, anomia formal del tejido urbano y la proliferación de la ciudad informal de las favelas.

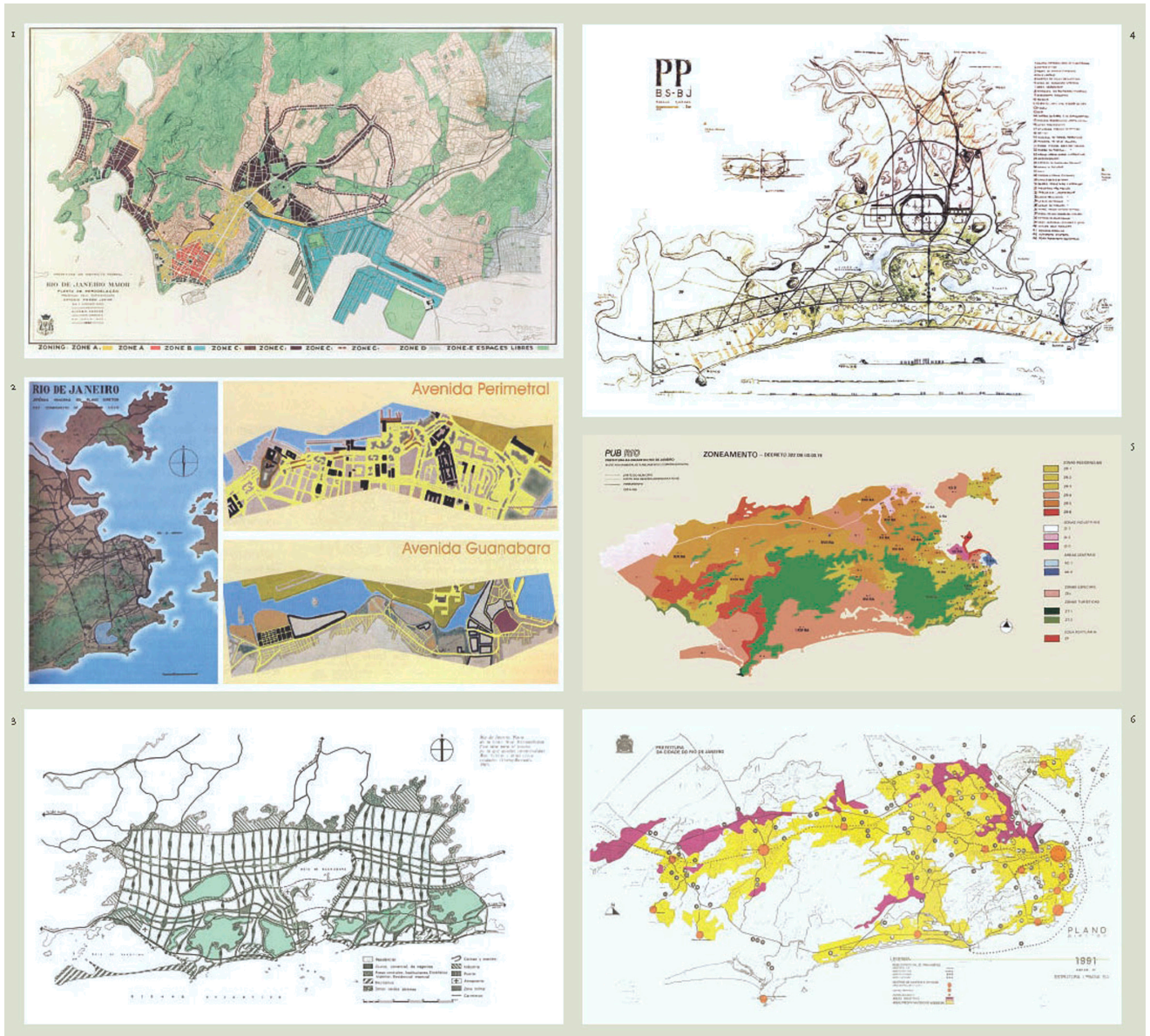
El Plan de la Baixada de Jacarepaguá de 1969¹⁴ (Figura 4) fue realizado por el urbanista Lúcio Costa, autor del Plan de Brasília, en una época que corresponde a la del crecimiento de la ciudad por sectores con lógica autónoma, para la urbanización de la inmensa área llana de Jacarepaguá. La superficie del área de nueva ciudad propuesta por Costa era de 105 km², cuando la totalidad del Rio de Janeiro urbanizado, en esa época, era de 300 km². La memoria justificativa del proyecto presenta algunas contradicciones, pues a pesar de su aspiración en crear una ciudad autónoma, se limita a aceptar usos recreativos, residenciales y turísticos, o sea, construcción de condominios residenciales para rentas medianas y altas, alejados de la ciudad y del empleo.

Esa propuesta provocó la congestión viaria en la zona sur, como paradoja al argumento en el que se sustentó la necesidad de la construcción de la carretera entre el barrio de Lagoa hacia Barra da Tijuca, incorporada luego a la noción del anillo viario para Rio. La centralidad que el espacio de Jacarepaguá tendría dentro de ese anillo en la nueva escala de Rio fue motivo de la creación del "centro metropolitano" que organizaría la extensión de la ciudad sobre los territorios abiertos por la dicha "auto-estrada" Lagoa-Barra.

Este Plan fue incluido en esta selección porque muestra el modo de hacer de una época y su inserción en el movimiento moderno es evidente. Representa el modelo de los nuevos centros direccionales, de la colonización por saltos y los nuevos desarrollos autónomos sin relación con la ciudad, ligado a la construcción de "rodovias". La introducción oficial de las prescripciones del Plan Piloto de L. Costa en los reglamentos de "zoneamiento" de la ciudad fue realizada años más tarde (1976). El Plan denominado **PUB-RIO (Plano Urbanístico Básico) de 1977¹⁵ (Figura 5)**, fue el resultado del convenio entre el Gobierno Estatal y el Municipal que delimitaba las funciones entre gobiernos cuyo territorio de actuación había sido modificado después de la transferencia de la capital federal: en 1975 se unieron los Estados de Guanabara, antiguo Distrito Federal, y el Municipio de Rio de Janeiro, pasando la ciudad a ser capital de un único Estado.

El PUB-RIO presentó un diagnóstico de una ciudad que crecía por determinación de agentes inmobiliarios y ausencia de marco legal/administrativo. Sigue la lógica de los planes directores, pero expresa también la voluntad de sistematización de intervenciones con la creación de las AP's (Áreas de Planeamiento) y PEU's (Proyectos de Estructuración Urbana) desarrollados y aprobados a partir de 1985, semejante a los Planes Especiales de Reforma Interior (PERIs) de España.

Este Plan, que tuvo como mérito la influencia en el debate sobre la organización política de la ciudad, y la proposición de "absorción progresiva" de las favelas, ha dado inicio a una nueva visión urbanística sobre esta forma de vivienda. A pesar de la falta de ejecución de las propuestas del plan, es importante inscribirlo en el listado de aquellos que apoyan la historia oficial urbanística de la ciudad, aún cuando la historia real transcurra por la secuencia de proyectos de alineaciones de cada calle, los planos de "zoneamiento" particularizados y las condiciones de las edificaciones ligadas a cada licencia. De hecho, simultáneamente a la redacción del PUB-Rio, fue publicado el Decreto 322, de 1976, que es el reglamento de edificación y de uso del suelo de la ciudad. Contradicciones entre planeamiento y práctica urbanística que difiere largamente del contexto europeo y de la posibilidad de políticas urbanas estables para la ciudad.



1. Plan Agache, 1926-1930; 2. Plan Piloto de Rio de Janeiro, 1938-1948; 3. Plan Dioxiadis, 1965; 4. Plan de la Baixada de Jacarepaguá, 1969; 5. Plan PUB-RIO, 1977; 6. Plan Director, 1992.

ANDREATTA, Verena. "Atlas Andreatta: Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaupaire – Rohan ao Plano Estratégico". Rio de Janeiro, Viver Cidades, 2008.

A partir del **Plan Diretor da Cidade, de 1992**¹⁶ (Figura 6) se puede comprobar la influencia de la nueva urbanística de recuperación de la ciudad construida, cuya redacción coincidió con la época de formación de la conciencia ecológica en el urbanismo. No es por casualidad que el año de su conclusión coincida con el de la realización de la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente, Rio-92, que sancionó las políticas ambientalistas y que ha dado origen a la proliferación de la "Agenda 21" en todo el mundo occidental.

En el Plan Diretor, el uso y la ocupación del suelo del municipio deberían estar condicionados al control de la densidad demográfica, en función de la saturación de las infraestructuras y de los impactos en el medio ambiente. La directriz de rellenar los vacíos urbanos tenía por objetivo controlar la densidad en las áreas urbanizadas, evitando la expansión desmesurada de la malla urbana. Vale la pena destacar la garantía de la permanencia de la población de las favelas en sus asentamientos. Es un plan que mantiene la visión tradicional de estructura y "zoneamiento" y para diversas cuestiones establece políticas y normativas, aún cuando muchas de ellas hayan quedado sujetas a reglamentación, el plan quedó relegado a nivel de directrices¹⁷.

Sus propuestas se alinean a la nueva cultura de proyectos de recuperación del Centro Histórico (Corredor Cultural, de 1983) al estilo iniciado con el Plan del Centro de Boloña, de 1971, y proyectos de calificación del espacio público, que surgió con el Proyecto Rio Orla y otros de revitalización del Centro. Actualmente el debate urbanístico se centra en la edición de un nuevo Plan Diretor Decenal que está redactado y listo para su publicación.

El **Plan Estratégico de 1993** propone insertar a Rio de Janeiro en las corrientes más modernas del pensamiento urbanístico. El hecho de que la Prefeitura haya optado por un Plan de formulación continuada, constituyendo un Consorcio con la sociedad civil para impulsarlo, es una apuesta en la intervención activa e integrada en la ciudad. No es un plan urbanístico, no tiene finalidad jurídica, no es un método de aproximación sucesiva para detectar carencias y necesidades de la ciudad. Es más un proceso metodológico, aplicado en diferentes partes del mundo para detectar áreas de oportunidad.

Los dos programas Rio-Cidade de 1993, para reestructurar las principales calles de Rio, y el Favela-Barrio de 1994-2009, de actuación urbanística aplicada a la redistribución de la renta urbana y a la integración social, marcos emblemáticos de intervención – no surgieron del Plan Estratégico, pero en él fueron inscritos, así como ocurrió con tantos proyectos realizados en la ciudad de Barcelona que sirvió de modelo a Rio. Otras propuestas más recientes se inscriben en el marco estratégico tales como el reciente Plan para o Puerto de Rio (Cais de Gamboa), permitiendo inscribir el urbanismo carioca en un nuevo paradigma que combina la visión del territorio como recurso que tiene que ser manejado con el aprovechamiento de la reforma de las infra-estructuras de la ciudad para generación de riqueza y su redistribución.

La mejor fuente de análisis de la configuración física de Rio y del pensamiento urbanístico carioca procede de sus planes urbanos. Aprobados o no, es posible sustentar que los efectos mostrados en las políticas subsiguientes expansionistas de la ciudad son la mejor prueba de su importancia como crisol de ideas y modelo de referencia. Son momentos simbólicos que justifican mudanzas de estrategias políticas. Son planes que, de cierta manera, influenciaron las diferentes disposiciones legales, decretos y reglamentos que constituyeron las sucesivas políticas urbanas aplicadas a la ciudad. Al mismo tiempo, sirven para comprobar las transformaciones en los instrumentos de intervención en la Ciudad, construida a partir de planes, cuyos reflejos contradictorios entre el deseo de orden y modernización mantuvieron prácticas continuadas de apropiación privada del espacio. Se puede verificar en Rio de Janeiro, por lo tanto, la acertada frase del arquitecto Mauro Almada al enunciar que "ideas generan planes, planes generan obras, que generan nuevas ideas"¹⁸.

Notas bibliográficas

1. De entre la bibliografía sobre la transferencia de ideas al urbanismo latinoamericano, el autor que más se ha aproximado al enfoque buscado es ROMERO, J. L. "Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica". Ediciones Cátedra. Madrid, 2002.
2. Joe Nasr o Alicia Novik han teorizado con fortuna sobre el tema de la circulación de ideas, a propósito de lo urbano, y sobre la noción de transculturización, poniendo el énfasis en la importancia de las matizaciones y transformaciones del pensamiento importado, en refutación de las tesis más cercanas a la transposición que puedan haber sostenido autores como Stephen Ward o Enrique Hardoy.
Véase NOVIK, A: "El arte urbano en el Buenos Aires del Centenario: las traducciones de Sitte como ejemplo de poder. Ponencias de Seminario": "Camillo Sitte e a circulação de idéias em estética urbana. Europa e América Latina: 1880-1930". Agudos, São Paulo, 2004. Papers del seminario en proceso de publicación.
3. La tesis de construcción, que no descubrimiento, de un nuevo mundo como expresión de la ideología y el poder de hombres renacentistas (obviamente mezclada con una ideología conquistadora de corte tardo medieval) ha sido brillantemente defendida por el filósofo catalán Eduardo Subirats. Véase SUBIRATS, E. "El continente vacío". Editorial Anaya. Madrid, 1994.
4. Metáfora tomada del poema "El Dos" de Manuel Vázquez Montalbán (1997): La Ciudad. Madrid: Visor Libros y adoptada como título de la tesis doctoral de la autora.
ANDREATTA, Verena. "Ciudades Cuadradas, Paraísos Circulares. Planes de Ordenación y Orígenes de la Urbanística en Rio de Janeiro (Importación y Transformación de Paradigmas)". Barcelona. UPC-ETSAB, 2007.
5. El pensamiento de Oscar Niemeyer, y su decidida apuesta por la simplicidad de la curva como elemento compositivo constituye un arquetipo de esa "carioquización" del pensamiento que se comenta a lo largo de esta tesis. Véase NIEMEYER, O. "A forma na arquitetura". Avenir Editora. Rio de Janeiro, 1978.
6. En el sentido que puso de manifiesto la corriente de pensamiento que se autodefinió como "architettura de la tendenza", popularizado por ROSSI, A. "L'Architettura Della Città". Marsilio Editori. Milan, 1966.
7. Un análisis detallado del Plan de Beaurepaire-Rohan de 1843, del Plan de la Comissão de Melhoramentos de 1875-76 y del Plan de Pereira Passos de 1903-06 está en el libro: ANDREATTA, Verena. "Cidades Quadradas, Paraísos Circulares. Os Planos urbanísticos do Rio de Janeiro do século XIX". Editora MauadX. Rio de Janeiro, 2006. También se puede encontrar en este libro la transcripción de esos documentos originales.
8. GRANJEL, M. "La higiene del XIX en sus nombres", en Pedro Monlau y la higiene española del siglo XIX. Universidad de Salamanca, 1983.
9. Chadwick es considerado el "padre del movimiento sanitario británico" por su trabajo realizado entre los años 1832 y 1848 para la Gran Bretaña.
10. PRADO JÚNIOR, A. "Cidade do Rio de Janeiro, Organizações projetadas pela Administração". Ed. Foyer Brésillien, Paris 1930. (Acerca de la dirección general de Alfred Agache en Rio de Janeiro).
11. "Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Comissão do Plano da Cidade: Plano Piloto do Rio de Janeiro". Encuentrase en el Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, y está publicado parcialmente en la "Revista Municipal de Engenharia", volume VIII, nº 4, 1941 e volume nº. 3, 1943. Está citado también en el libro de BRUAND, Yves. "Arquitetura Contemporânea no Brasil", publicado en São Paulo por la editora Perspectiva el año 1999.
12. "Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Plano de Desenvolvimento da Guanabara, 1965"; fue publicado por la Secretaria de Governo do Estado da Guanabara, con el nombre: "Plano Doxiadis (Guanabara: um plano para o desenvolvimento urbano)", y puede ser consultado en la biblioteca del Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.
13. Doxiadis llegó a denominar la nueva práctica urbanística como "ekística", poniendo en evidencia que su objeto de trabajo era otro diferente de la ciudad tradicional, que denomina "estactica" en contraposición a la nueva realidad que él llama "dinapolis", y que otros llamaran megalópolis, áreas metropolitanas o conceptos análogos.
14. Governo do Estado da Guanabara: "Plano Piloto para urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca. Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, e a Expansão Urbana da Cidade do Rio de Janeiro, 1969", publicado por la Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação do Rio de Janeiro, 1976.
15. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. "PUB-Rio Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro". Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1977.
16. Plano Diretor Decenal da Cidade da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992-2002. Rio de Janeiro, 1993.
17. REZENDE F. Vera. "Planos e Regulação Urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro" en Cidade: História e Desafios. Lucia Lippi Oliveira (Org). Rio de Janeiro, Editora FGV, 2002.
18. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. "O urbanismo de volta às ruas". Editora Mauad. Rio de Janeiro, 1996.