



CUADERNO URBANO. Espacio, cultura,
sociedad

ISSN: 1666-6186

cuadernourbano@gmail.com

Universidad Nacional del Nordeste
Argentina

Andreatta, Verena; Herce Vallejo, Manuel
Río de Janeiro y las Olimpiadas del 2016. La revitalización del centro urbano sobre la conjugación de
los proyectos "Porto Maravilha" y "Porto Olimpico".

CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad, vol. 10, núm. 10, junio, 2011, pp. 129-155

Universidad Nacional del Nordeste

Resistencia, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369236771007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Río de Janeiro

Y LAS OLIMPIADAS DE 2016

LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO
SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS
“PORTO MARAVILHA” Y “PORTO OLIMPICO”

Verena Andreatta: (Curitiba, 1957) es arquitecta y Doctora en Urbanismo y Ordenación del Territorio en la UPC-ETSAB (Barcelona, 2007). Fue Presidenta del Instituto Municipal de Urbanismo de la Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (1993-2000), período en que participó de la gestión de los emblemáticos programas de rehabilitación urbana “Rio-Cidade” y “Favela-Bairro”. Actualmente imparte clases de doctorado en la UPC de Barcelona con Zaida Muxi (curso “Latinoamérica y las ciudades. Evolución urbana y proyecto urbano contemporáneo”). Entre sus publicaciones sobre Río de Janeiro destacan: *Cidades Quadradas, Paraísos Circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, Editora Mauad, 2006; el *Atlas Andreatta – Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaupaire-Rohan ao Plano Estratégico*, Editora Vivercidades, 2008, y fue organizadora del libro *Porto Maravilha de Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*, editado por la Casa da Palavra, 2010.

Manuel Herce Vallejo (Madrid, 1947) es ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Madrid, Doctor por la Universidad Politécnica de Cataluña, donde es profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Dirige el programa de posgrado en Infraestructuras y Medio Ambiente de la Universitat Oberta de Catalunya. Autor de obras urbanas emblemáticas en Barcelona y diversas ciudades de América Latina; ha ocupado varios cargos en la Administración Pública en Cataluña y ha sido asesor urbanístico de Río de Janeiro, Cartagena de Indias, Lima y México. Tiene el Premio Nacional de Urbanismo y la Medalla al Mérito Profesional del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Entre sus publicaciones destacan: *Infraestructuras y medio ambiente*. Ed. UOC (2011); *Sobre la movilidad en la ciudad*, Ed. Reverté (2009); *La ingeniería en la construcción de la urbanística*, Ed. UPC (2002).

(* Los autores agradecen a
Amelia Cabrera su colaboración con las imágenes.

La Ciudad de Rio de Janeiro se prepara para el Mundial de Fútbol de 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016, eventos internacionales de gran importancia que pueden ayudar a generar cambios y mejoras profundas en el conjunto de la ciudad. El espejo en el que pretende mirarse la capital carioca es el de Barcelona, o el Londres, metrópolis que son representativas de una manera de aprovechar esos eventos para dejar un legado que quede para décadas.

Entre los espacios que mejor pueden aprovechar esta oportunidad destaca el área portuaria, que contiene un considerable patrimonio histórico y arquitectónico que puede ser soporte físico para esa transición hacia la modernización de la ciudad.

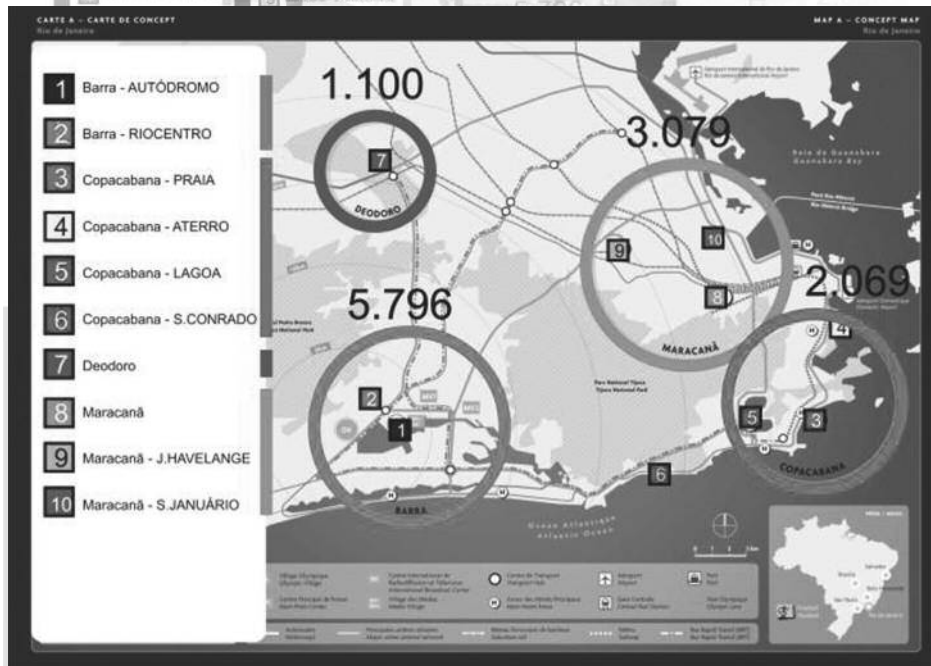


Fig. 1: mapa conceptual de los espacios olímpicos.
Fuente: web oficial de los juegos olímpicos de Rio de Janeiro:
<http://www.rio2016.org.br>

La Prefeitura de la Ciudad venía desarrollando, desde el inicio del siglo XXI, un plan de revitalización del área portuaria, apoyado sobre el dique de Gamboa, el que actualmente detenta menos uso portuario. Con esa intención elaboró distintos planes que solo alcanzaron fruto en 2009, con la aprobación del proyecto “Porto Maravilha”, producto de la coincidencia del entendimiento entre los gobiernos federal y estatal, del empeño y liderazgo del nuevo gobierno municipal de Eduardo Paes, e incluso de pactos con la iniciativa privada, que de ese modo se comprometía en el proyecto.

Sin embargo, ese proyecto (de un tamaño y ambición enormes, como se verá más adelante) estaba al margen del Proyecto Olímpico, que, visto desde la perspectiva de la mejora de la ciudad, parecía formulado con improvisación, o cuanto menos desde intereses privados muy lejanos al espíritu enunciado en el primer párrafo de este artículo.¹

Esta disociación hizo que, con posterioridad a la nominación olímpica, fructificara un debate ciudadano animado por arquitectos, urbanistas, periodistas, ambientalistas y otros, que llevó al poder municipal a la decisión de incidir directamente sobre el Proyecto Olímpico y proponerse aunar ese proyecto con el del Porto Maravilha. El resultado ha sido la decisión de la Prefeitura de construir parte de la Villa Olímpica dentro del ámbito del proyecto Porto Maravilha.

De esa manera, la conjugación de ambos proyectos —portuario y olímpico— activará la pretendida revitalización del centro de la ciudad, colaborando a un legado urbano importante para la ciudad, cuyos efectos se extenderán por toda su área central.

Este artículo pretende ofrecer información y respuestas relacionadas con la combinación de ambos proyectos en este ámbito: ¿cómo empezó el proceso de planificación puerto ciudad?, ¿en qué instrumentos y acciones se basaron?, ¿cuáles fueron las escalas de actuación urbana?, ¿cómo se encajan los proyectos “Porto Maravilha” y “Porto Olímpico” en el Río de Janeiro actual?, ¿cuáles los cambios en la filosofía rectora de la acción municipal?, ¿cuáles serán los efectos previsibles del hecho de basar su desarrollo en la concertación público privada?

1- El proyecto olímpico está divulgado en todos los medios y fue aprobado por el Comité Olímpico en el año 2003, cuando la ciudad era precandidata. Fue ciudad ganadora el 2 de octubre de 2009, y desde entonces la preparación de Río contempló lo que estaba programado: la construcción de la Vila Olímpica en Barra da Tijuca.

Vista do porto no século XIX – Panorama du Saco do Alferes de Victor Frond, cerca de 1861
Fuente: escáner de imagen en el libro *O porto e a cidade de Santos e Lenzi*, Ed. Casa da Palavra, 2005 (página 126).



Resulta interesante relatar los dos proyectos a partir de su génesis y de su evolución posterior, explicar el contexto institucional en el que se enmarcan, indicar los responsables de su gestión, así también presentar los logros habidos hasta ahora y los desafíos del futuro, con una preocupación por el orden urbanístico que se pretende del conjunto puerto-ciudad. La secuencia explicativa de los proyectos, por otro lado, sugiere algunas otras cuestiones sobre el proceso de planeamiento urbano de esta área.

1. Antecedentes del Proyecto Porto Maravilha: el Plan Porto do Rio sobre el muelle de Gamboa

Las características de la conformación del frente portuario de Gamboa y la historia de la formación del puerto moderno de Río se encuentran disponibles en distintos medios de consulta², lo que permite ahorrarse hablar de ello en detalle. Gamboa fue el nombre que recibió el primer dique que se implantó hace un siglo, una estructura portuaria que conformó el puerto moderno y el barrio portuario de Río en una franja del litoral norte de la ciudad, sobre la Bahía de Guanabara.³

Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

El área portuaria sobre el “Cais da Gamboa” descansa sobre un relleno realizado a inicios del siglo XX sobre el mar, de 170 hectáreas, a partir de la supresión de un pequeño monte que delimitaba la ciudad vieja colonial (Morro do Senado).⁴ La plataforma de ciudad creada entonces ganó espacio portuario, pero también construyó un nuevo barrio, que aunó importantes piezas edificadas en el período imperial (1840-1889) con algunas propias de la arquitectura industrial-portuaria (1903-1930). Ese espacio es, hoy en día, un tejido urbano diverso, conformado por seis barrios que lo limitan (Centro, Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Cidade Nova y São Cristóvão). La población de ese espacio urbano aledaño al dique de Gamboa es de 22.000 mil habitantes, en su mayoría de bajos ingresos, habitantes de “comunidades” (o favelas) ubicados en los morros de la Providencia y Santo Cristo.

El acontecer de la historia ha dejado arquitecturas emblemáticas de cada época, más allá de su uso. Son de mediados del siglo XIX las construcciones portuarias del bellísimo dique de los Mineros y el Pharoux sobre la Praça XV o dos estructuras portuarias interesantes: el patio ferroviario de marítima (Terminal marítimo da Gamboa) y las Docas de D. Pedro II (actualmente ocupadas por la ONG “Ação da Cidadania”).

La recuperación de esos edificios es una tarea obligada, porque son parte de la historia portuaria de la ciudad.

2- Véase el libro *O Porto e a Cidade. O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*, de Nubia Melhem Santos e Maria Isabel Lenzi y Claudio Figueiredo. Editora Casa da Palavra, 2005, Rio de Janeiro.

3- En el año 2010 se conmemoró el Centenario de la inauguración del Puerto de Rio de Janeiro, que contó con la presencia del presidente de Brasil, Lula da Silva. (Fue publicada una revista específica por la Compañía Docas do Rio de Janeiro con el nombre “Porto do Rio 100 anos”, diciembre, 2010.)

4- El área portuaria de Rio envuelve un perímetro delimitado entre los diques (Cais) de Gamboa, Sao Cristóvão e Cajuí y las estructuras que delimitan sus actividades. El frente portuario de Gamboa es el que tiene más relación con la ciudad, con lo específicamente urbano.

Esquema planta de situación del ámbito del Porto Maravilha
Fuente: elaboración propia





Foto-Mapa del Área Portuaria de Rio y sus barrios
Fuente: Elaboración propia

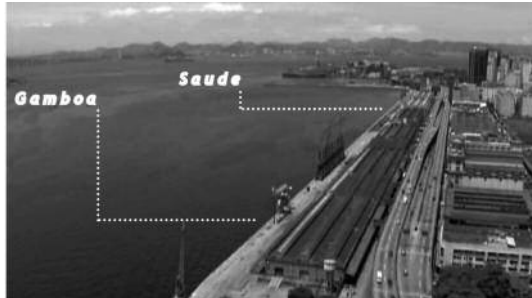


Foto Área Portuaria de Rio
Fuente: fotografía extraída del video de propaganda Institucional Porto Maravilha de la Prefeitura do Rio de Janeiro.

Plano Zona Portuaria: Sector Prioritario de Actuación

Resultaría un poco difícil empezar explicando el Proyecto “Porto Maravilha” sin exponer el proceso previo de planificación de esta área, que tiene su origen en el Plan de revitalización del área portuaria de la ciudad de 2001 y sus desdoblamientos en distintas propuestas de intervención.

Ya desde finales de los años 70 se habían dado propuestas de recuperación del frente portuario de Gamboa lanzadas, en general, por empresarios privados y alguna por la Prefeitura; pero fueron todas propuestas poco realistas, en la medida en que no contaban con acuerdos previos ni con el propietario del puerto (el Gobierno Federal) ni con el operador-concesionario (Docas-Rio). Finalmente, en el año 2001, se planteó una estrategia municipal coherente y aparentemente pactada denominada “Plan de Recuperación y Revitalización de la Región (Área) Portuaria de Rio” apodado “Plan Porto do Rio”, nombre con el cual nos referiremos a él en adelante.⁵

Así pues, puede sostenerse que el debate sobre el futuro del área portuaria iniciado en el último cuarto

Sector prioritario

Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

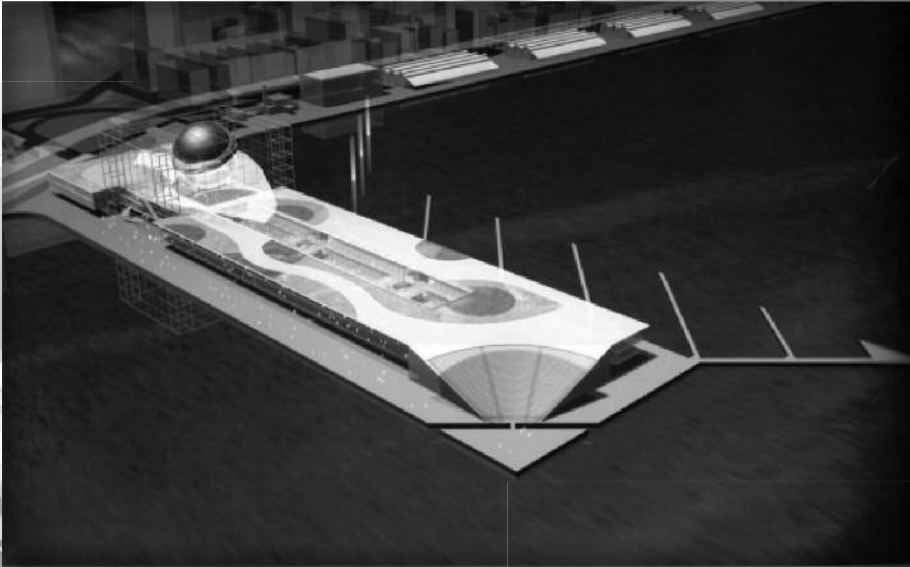
del siglo XX fue intermitente e interesante⁶, y en su conjunto, consolidó una opinión pública de necesidad de una intervención en el área. A ello se une el hecho de que, por la evolución de la economía brasileña, el Puerto de Río presentaba un vertiginoso descenso de actividad y de su importancia en el escenario nacional, acentuado por el ascenso del nuevo puerto de Sepetiba desde los años 90.

La expansión del puerto de Sepetiba⁷ (ubicado al norte de la región metropolitana y con un calado de aguas profundas más adecuado a las necesidades actuales del tráfico marítimo), había reforzado las expectativas de desactivación de muchas de las actividades e instalaciones portuarias del viejo puerto de Río.

El proceso se enmarca en el surgimiento de puertos industriales alejados de las áreas centrales de la ciudad, que aprovechan el hecho para la reforma de estas áreas urbanas.

5- Esta estrategia se gestionó durante el mandato del alcalde Cesar Maia (2001-2008) y fue liderada por el entonces secretario de Urbanismo y presidente del Instituto Pereira Passos, Alfredo Sirkis (2001-2006).

6- La exposición organizada por el Centro de Arquitetura e Urbanismo, Porto do Rio de 2001/2002 presentó 8 proyectos que “reinventaron el tramo entre la Praça Mauá y la Rodoviária Novo Rio”. Según sus organizadores eran “propuestas representativas del talento y capacidad de los profesionales que actúan en la ciudad”. La coordinadora de la exposición fue la arquitecta Ana Borelli (directora del CAU entre los años 2001 y 2007).



*Proyecto de shopping center y equipamiento cultural. Arquitectos Indio da Costa y Ricardo Villar
Fuente: escáner hecho del libro Indio da Costa, Ed. Casa da Palavra, 2003. pág. 234*

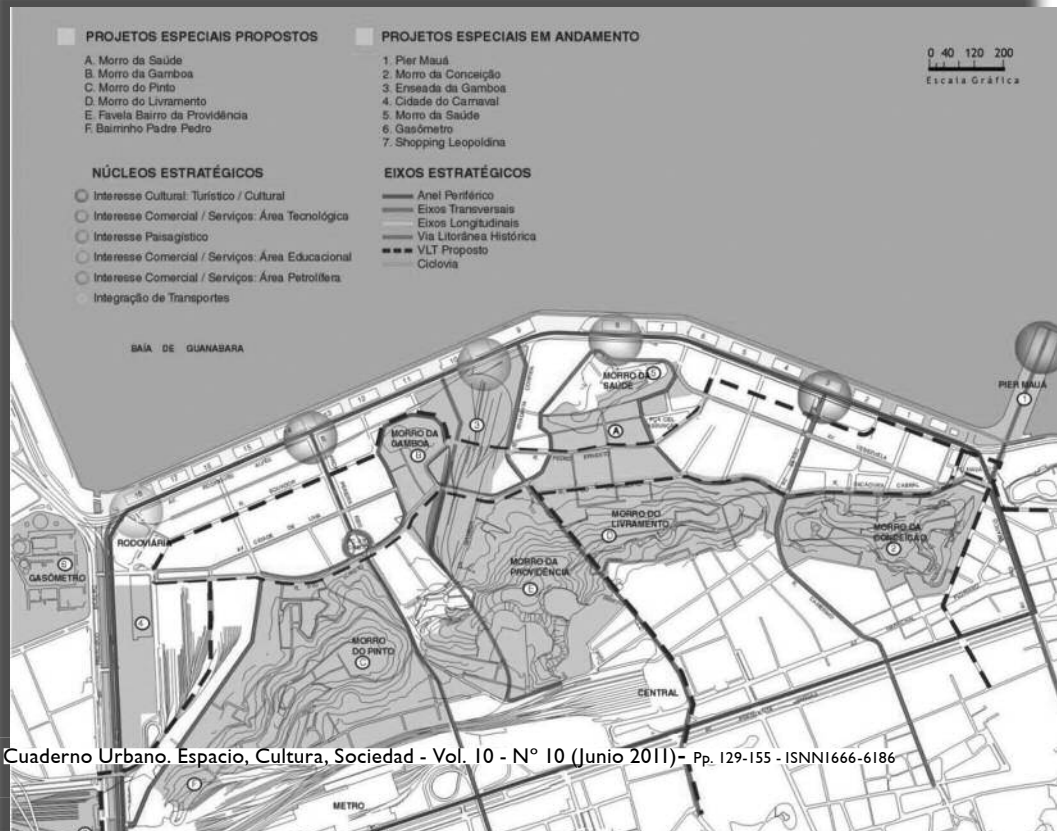
Sin embargo, en el caso de países del Sur, el proceso no se conformó de forma simétrica con los países del Norte y, en realidad, los puertos urbanos han mantenido muchas actividades portuarias. Así, en el de Río, el muelle de Gamboa mantiene aún importantes actividades, tales como el Moinho Fluminense que trafica con trigo y tiene sus propios almacenes o la Operadora Triunfo destinada al tráfico de hierro (ferro-gusa) u otras de papel. Ello hace que no se puedan aplicar de forma mimética las experiencias de renovación de “waterfront”, consagrado en el continente americano, europeo, escandinavo y en países como Argentina (Buenos Aires) y África del Sur (Cape Town), donde los puertos fueron totalmente desactivados.⁸

Lo cierto es que tras la Ley de Modernização dos Portos nº 8630 de 1993 se abrió en el país una necesidad de reforma de éstos de la que nació el Programa Proport-Rio, formulado por la Companhia Docas do Rio de Janeiro, que preveía, entre otras acciones, una nueva configuración física y la transferencia progresiva de las operaciones portuarias del Cais da Gamboa hacia los diques de Cajú y São Cristóvão y la gestión

7- En 1973 el gobierno del entonces del Estado de Guanabara promovió los primeros estudios de viabilidad para la construcción de un nuevo puerto en la región de Santa Cruz. El puerto se hizo posible con la participación del sector público y de entidades financieras (BNDE, FINAME, BDRIO, PORTOBRAS). Con la fusión de los Estados de Guanabara y Río de Janeiro, la implantación quedó a cargo de la Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Las obras fueron iniciadas en 1976 e inauguradas en mayo de 1982.

8- Nos remitimos al texto de un estudio de la Secretaria Municipal de Urbanismo y del Instituto de Urbanismo Pereira Passos (IPP), realizado por Verena Andreatta, y titulado “Porto do Rio: A nova interface porto-cidade no Rio de Janeiro. O urbanismo do ‘waterfront’ sobre o histórico cais da Gamboa: do uso comercial-industrial ao cultural” (julio de 2003), que es consultable en la biblioteca del IPP.

Mapa del Plan Porto do Rio
(2000-2008)
Fuente: Prefeitura do Rio de Janeiro / SMU / Instituto Pereira Passos

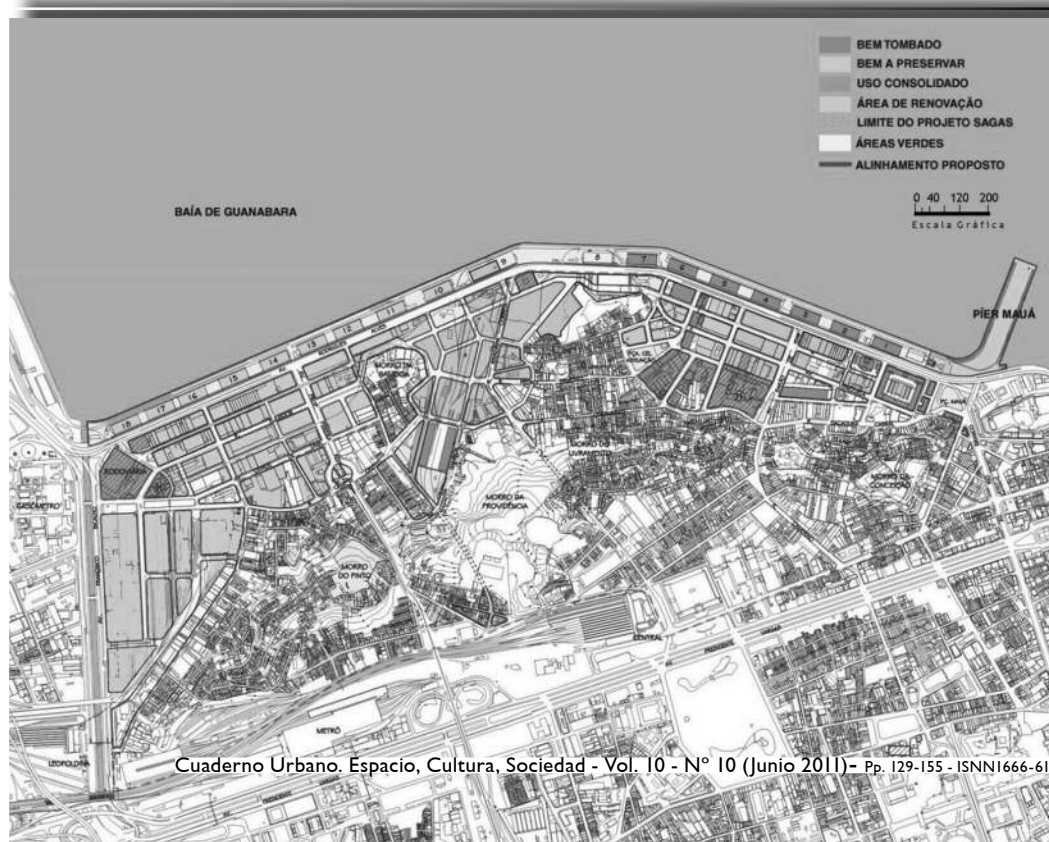


Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

privada e inmobiliaria para el desactivado Pier Mauá, con la construcción de un shopping center, de autoría del arquitecto carioca Índio da Costa en colaboración con el arquitecto Ricardo Villar, que al final no se materializó.⁹

Por otro lado, la ciudad publicó en 1992 su Plan Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, que también preveía la revitalización del área y recogía disposiciones normativas previas que preservaban el patrimonio de los barrios portuarios.¹⁰ Así, su artículo 62 establece como directriz “la revitalización del área portuaria, como expansión del Centro, garantizando el mantenimiento y la modernización de las actividades necesarias al puerto de Río de Janeiro”, determinación que permaneció, más como premisa que como acción programática, en las políticas marcadas para el área de puerto-ciudad.

En esa algo confusa situación, el punto de partida de la planificación integral del área portuaria y barrios portuarios se dio en 2001, cuando se comenzó la formulación del ya citado “Plan Porto do Rio”.



9- El excelente libro de Clarissa da Costa Moreira *A Cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro* (São Paulo, Ed. UNESP, 2004) explica bien los diversos proyectos y propuestas de los años 80 hechos por instituciones comprometidas con el relanzamiento del área portuaria.

10- Los proyectos de preservación de patrimonio histórico en la ciudad tuvieron como primer hito legislativo la ley del SAGAS de 1985, de ámbito municipal referente a los barrios de Saude, Gamboa y Santo Cristo, o sea, los barrios portuarios adyacentes al centro histórico de Río.

Mapa definición de usos Porto do Rio (2000-2008)
Fuente: Prefeitura do Rio de Janeiro / SMU / Instituto Pereira Passos

11- Véase el texto de Olga Martins Wehb Syrakis y Renato da Cunha Fialho Júnios "Porto do Rio tendencias y demandas", en: PETER JOSE SCHWEIZER, SEBASTIANA CESARIO, organizadores.

"Revitalización de centros urbanos em áreas portuárias". Rio de Janeiro, Ed. 7 Letras: AFEBA, 2004. El texto trata acerca del perfil socioeconómico del área portuaria.

12- El Programa Favela Bairro se desarrolló a partir del año 1994 por la Prefeitura do Rio de Janeiro, con financiación del Banco Interamericano de Desarrollo, con la finalidad de integración física y social de las favelas a la ciudad.

13 Esas políticas urbanas del periodo fueron formuladas durante la gestión del arquitecto Luiz Paulo Conde, primero como secretario de Urbanismo (1993-1996) y luego como Prefeito (1997-2000), en estrecha colaboración con el arquitecto Sergio Magalhães (secretario de Habitação, 1994-2000 y actualmente presidente del Instituto de Arquitectos de Brasil-Rio de Janeiro).

14 Los dos proyectos mencionados fueron dirigidos por la arquitecta Ana Petrik, directora de Urbanismo del Instituto Pereira Passos. El primero se basó sobre un Convenio con el Gobierno francés y consultoría de Philippe Delaroa, Didier Buteux y Daniel Duché. Ambos pueden ser consultados en la Prefeitura y en las siguientes fuentes bibliográficas: Morro da Conceição: da memória o futuro [pesquisa e texto, MARCIA FROTA SGAUD, CLAUDIA MARIA MADUREIRA DE PINHO]. Rio de Janeiro, Sextante, Prefeitura, 2000. El Proyecto Residencial Enseada de Gamboa está analizado en la tesis doctoral de MARTINS, ANA-MARIA DE ARAGÃO C. Recolonización urbana: nuevos fragmentos urbanos en la transformación de las primeras periferias. 502 p. Tese (Doutorado). Universitat Politècnica de Catalunya, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, 2004, disponible en: <http://www.tesisenxarxa.net/TDX-0627105-085623/>

En él se estableció la necesidad de una intervención que incluyera acciones sobre el espacio público, así como de uso del patrimonio inmobiliario existente y subutilizado (almacenes, patios ferroviarios, el "Pier Mauá", edificios de uso institucional o usos diversos, etc.), en su mayoría de propiedad de la Compañía Docas o del Gobierno Federal.

La definición del área de intervención se estableció por los límites que marca la estructura geográfica de ese entorno, formada por montes y canales, además de los potentes ejes del sistema viario que refuerza la estructura territorial de la ciudad, a la vez que separan esos barrios de ella. En consecuencia, entre esos límites y las instalaciones portuarias se llegó a delimitar un área de intervención de nada menos que 317 ha.

Los objetivos principales del Plan Porto do Rio aún están en vigor, y su consecuencia fundamental fue la búsqueda de inversiones que ayudaran a la valorización del patrimonio cultural, asociándolo con el proceso de recalificación urbana, el estímulo a la creación de nuevos usos en sustitución de aquellos inadecuados o ineficaces, con la mejora de las condiciones de circulación y acceso (mediante el derribo del viaducto sobre la Av. Rodrigues Alves, que separa el área del mar) y con la recuperación de las condiciones ambientales locales.

Estas políticas, plasmadas en gestiones y negociaciones habidas desde entonces, nunca han perdido la referencia final de servir a la valorización paisajística de un lugar tan emblemático de la Bahía de Guanabara, y a reforzar una cierta vocación residencial de ese espacio, perdida a lo largo del tiempo.¹¹ Con ellas se ha convenido la recuperación de algunos edificios antiguos, la urbanización de terrenos vacíos y la mejora de áreas de ocupación informal, mediante el Programa Favela-Bairro.¹²

Conviene recordar que en los años 90 se conformó en la ciudad un nuevo paradigma urbanístico de una gran importancia en el contexto latinoamericano: el que se denominó "urbanismo de vuelta a la calle". Sus políticas se caracterizaron por concentrar los esfuerzos en la recuperación del espacio público de la ciudad, tanto de la llamada "ciudad formal", con el Proyecto Río Cidade, como de la "informal" con el Proyecto Favela Bairro.¹³

El proyecto "Rio Cidade" no intervino en el área y sí lo hizo el "Favela Bairro", como se ha comentado. Pero dentro del mismo espíritu y de ese conjunto de políticas se formularon dos proyectos importantes, que aunque no ejecutados hasta ahora, dejaron su huella: el Pro-RIO de 1998, que era un Programa de Recuperación Orientada del histórico Morro

15- Esta estructura municipal contó como directores con los arquitectos Augusto Ivan de Freitas Pinheiro (2001-2002) y Antonio Luiz Barbosa Correia (2002-2008) y se mantuvo hasta finales de 2009.

da Conceição, y el Proyecto “Enseada da Gamboa” para la urbanización de un terreno de 16 ha desafectado de la red ferroviaria (Saco da Gamboa) de 16 ha, para el cual la Prefeitura empezó a negociar la transferencia de titularidad. Este último preveía una ordenación en sistema de manzanas cerradas que recomponían el tejido urbano de los espacios aledaños del Saco de Gamboa, con previsión de edificación en 5 alturas y usos mixtos de residencia (2.500 viviendas), comercios en plantas bajas y equipamientos.¹⁴

Hecha esta consideración, volvamos a referirnos la estructura formal para la elaboración y puesta en marcha del Plan Porto do Rio, formulado por los técnicos de la Directoria de Proyectos Urbanos del Instituto Pereira Passos (IPP), que después de perfilar un planeamiento básico, comenzaron por una tarea hasta entonces no realizada —o no formalmente—: reuniones con técnicos de la Compañía Portuaria Docas y otros agentes socio-económicos presentes en el área.¹⁵

Para involucrar a los agentes sociales se formó un grupo de representantes de la sociedad local, denominado Grupo dos Interlocutores. Este grupo fue formado por personas de diferentes orígenes y rangos de renta de población, así como por empresarios locales. La convocación de Audiencias Públicas para validación de los diferentes proyectos fue fundamental para que se iniciara un consenso de alianzas y sinergias sobre las propuestas del Plan.¹⁶

El surgimiento de iniciativas diversas, dentro de esta especie de metodología de aprovechamiento de oportunidades, fue alterando o matizando las propuestas técnicas

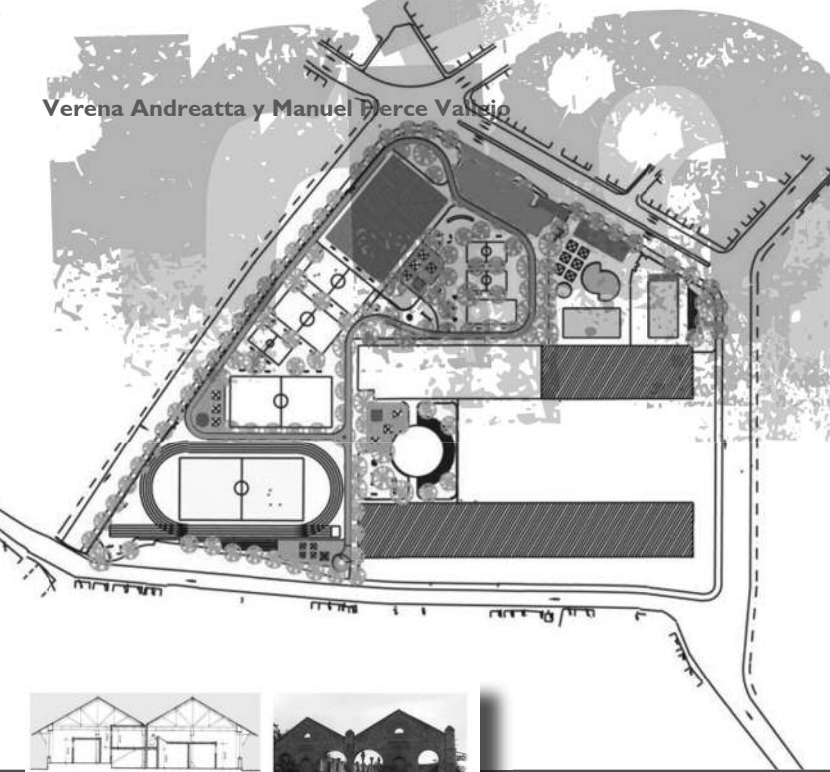
16- Las audiencias públicas realizadas suman más de una treintena y contaron con la participación de diversos actores. Vale la pena destacar que, simultáneamente, surgió un importante estudio realizado por los profesores de la Universidade UNI-Rioclélia Thiesen y Marco Aurélio Santana y de la UERJ, Luitgarde Oliveira Cavalcanti Barros que analizaron la memoria social construida por antiguos moradores de la zona portuaria de Rio de Janeiro que resultó en una publicación de esos tres profesores: de nombre *Vozes do porto memória e história oral* DP&A Editora y UNI-Rio, del año 2005.



Planta de ordenación del sector Enseada da Gamboa.

Fuente: Relatório para Seminário Città d'Água, Directoria de Urbanismo / Instituto Pereira

Gamboa



Planta de la VILA OLIMPICA
Fuente: Prefeitura do Rio,
Instituto Pereira Passos, 2002

iniciales, conformando períodos de euforia y receso en un ritmo continuo, con los altibajos esperables de la duración de ese proceso. En la primera etapa se formularon proyectos de rehabilitación del espacio urbano, cuyo objeto era la rehabilitación de áreas públicas (calles y plazas existentes), en una cuantía que afectaba a 782.600 m²; parte de su presupuesto se confió a un préstamo del BNDES (Banco Nacional para el Desarrollo Económico e Social) que llegó al final del período. Esas obras están siendo realizadas como primera fase de la ejecución del Proyecto Porto Maravilha.

En una segunda fase, la Prefeitura adquirió dos terrenos de propiedad federal: el Patio Ferroviario Marítimo, desactivado de uso, y la edificación donde

se ubicaba el antiguo Almacén Frigorífico de CIBRAZEM. Sobre el espacio del Patio Ferroviario Marítimo se construyó un equipamiento público para prácticas deportivas de la población de los barrios adyacentes, denominada ya entonces Vila Olímpica da Gamboa, que se sumó a las mejoras iniciadas en los barrios informales del Morro da Providencia por el programa Favela-Bairro. También se realizaron otras obras menos importantes, entre las que cabe destacar una escuela de nivel técnico en esta zona.

La gestión del período contó con grupos específicos para cada acción, siendo las más estratégicas directamente gestionadas por el Gabinete del Prefeito y la Secretaria Municipal de Obras. Entre ellas destaca el uso del Pier Mauá para abrigar un museo Guggenheim. Para la propuesta arquitectónica se contrató al arquitecto Jean Nouvel, quien proyectó un edificio en forma cilíndrica, en su parte más extrema, con una parte sumergida y que contaría con una “floresta tropical”; y en la



Restauración de edificios ferroviarios

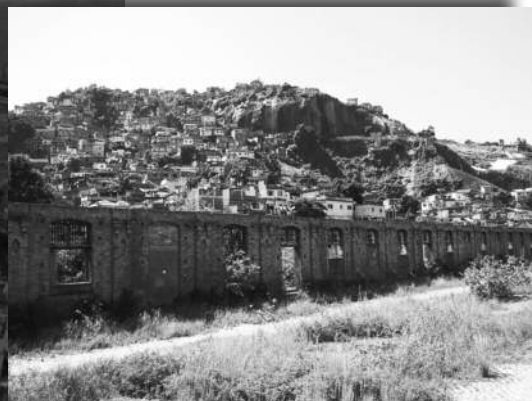


Foto vista de la VILA OLIMPICA
Fuente: www.flickr.com/photos/wikimapa/vila_olimpica_gamboa

Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

parte más próxima a la ciudad otro edificio rectangular, más alto, con la finalidad de que sirviera de pantalla divisoria respecto de esta. Las protestas de la sociedad carioca (por el coste de la obra) y las acciones jurídicas en contra la franquicia “Guggenheim” mermaron la idea, que fue abandonada.

Otro proyecto estratégico fue la construcción de un conjunto de edificios para albergar la Liga de Escuelas de Samba (LIESA) denominado Cidade do Samba, construcción aislada en el espacio que había sido objeto del Proyecto Enseada da Gamboa. Se construyó un gran edificio proyectado por el arquitecto João Uchoa, que consistía en galpones para fabricación de los disfraces del carnaval y coches alegóricos de las escuelas de Samba. Aunque dio al traste con un buen proyecto de rehabilitación urbana, es cierto que la decisión fue adoptada como recuerdo de que la primera escuela de samba de la ciudad, la “Vizinha Faladeira”, nació en el barrio portuario. La obra, que ocupó 92.000 m², fue directamente financiada por la Prefeitura de Río. Este edificio ha sufrido un incendio el 7 de febrero de 2011, que ha acabado por derruirlo casi totalmente.



Fotos do MORRO DA PROVIDENCIA
Fuente: www.panoramio.com

2. El Proyecto: “Porto Maravilha” como acción de concertación público-privada

El Proyecto Porto Maravilha fue formulado por el nuevo Gobierno Municipal en el año 2009. El área definida para la actuación urbanística se amplió a casi 5 millones de m² (489 ha) al incluir parte del barrio de Sao Cristóvão, que ofrece amplias posibilidades de desarrollo residencial y también de realojo de actividades portuarias.²⁰ Arrancó con un Convenio entre las tres esferas de gobierno (Federal, Estadual y Municipal), con el impulso del Presidente Lula, el Gobernador Cabral y el Prefeito Eduardo Paes, con el objetivo explícito de “realizar un proyecto integral de renovación que contara con todos los ingredientes que las operaciones de remodelación urbana de viejos puertos exigen”.

Y desde entonces la Prefeitura viene trabajando sobre un plan de cualificación del área portuaria que incluye acciones urbanísticas y financieras; es decir, sobre el citado Porto Maravilha, aun cuando la aparente decisión de un mecanismo financiero que recurre estrictamente a particulares implique unas condiciones de desarrollo que crean dudas sobre la consecución de los objetivos pretendidos, como se ha podido probar en situaciones de renovación de otros frentes portuarios de análoga complejidad institucional.²¹

Para ese desarrollo se creó, en enero de 2010, una empresa pública, denominada CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio), cuyo objeto es “promover el desarrollo de la región portuaria”. Ese mismo año, la CDURP presentó, conjuntamente con las Secretarías Municipales afectadas, su programa de realizaciones para el Porto Maravilha.

El Proyecto “Porto Maravilha” es, pues, en esencia una Operación Urbana Consorciada, acogida al Estatuto da Cidade y a la Lei Complementar 101, de noviembre de 2009. Por eso, la citada CDURP es una empresa de economía mixta, con mayoría del Ayuntamiento de Río, que es responsable de implementar el Proyecto Porto Maravilha, de la adjudicación de las obras y servicios públicos en el Área Portuaria, y de gestionar los recursos patrimoniales y financieros afectos al área.

Lo que se pretende es que la financiación de las obras del Porto Maravilha sea conseguida por la comercialización del aprovechamiento urbanístico, previéndose la ejecución de las obras públicas por promotores privados, a los que se debe pagar en dinero, pero puede negociarse que sea, total o parcialmente, a cambio de edificabilidad. Para agilizar tal operación se proponen en el Proyecto Porto Maravilha un potencial edificatorio de entre cuatro y seis millones de metros cuadrados, con alturas de la edificación de hasta 50

17- Véase la publicación Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuaria/Verena Andreatta, organizadora. Casa da Palavra, 2010, Rio de Janeiro.

18- El Estatuto da Cidade, promulgado por Ley Federal del año 2001, reglamenta los artículos 182 y 183 de la Constitución Federal y establece directrices generales de la política urbana. Las operaciones urbanas consorciadas se resumen en que son instrumentos de concertación entre el poder público municipal y empresas privadas para la implantación de proyectos de renovación urbanística, mediante inversión mínima por parte del tesoro municipal. Los recursos para la ejecución de las mejoras provienen de la “concessão onerosa de direitos urbanísticos”. Una “operación urbana” debe atender los siguientes requisitos: ser objeto de ley específica, definir un perímetro de intervención, estipular un estoque de área adicional que va a ser comercializada y los recursos obtenidos deben ser utilizados, exclusivamente, en la realización de intervenciones el área de intervención propia de la operación urbana.

19- Las operaciones urbanas del Centro e Agua Branca en São Paulo no se pueden caracterizar propiamente como consorciadas y su implantación es anterior a la citada Ley Federal, que es la que regula las operaciones público-privadas. Por eso su gestión no fue compartida entre Prefeitura y sociedad civil; y el pago de las contrapartidas puede hacerse en dinero o mediante ejecución de obras.

20- Los documentos oficiales ofrecen datos de comparación con los barrios de Copacabana (410 ha), Botafogo (480 ha) y Centro (572 ha).

21- Vale la pena remarcar que más de 40 ciudades del mundo, en varios continentes, han rehabilitado viejas zonas portuarias en una práctica definida por el "urbanismo del waterfront", de creación de espacios puerto-ciudad, y la ingente tarea que vienen realizando algunas asociaciones académicas profesionales sobre el tema, tales como la RETE que publica la Revista Portus (anteriormente llamada Acquapolis), una asociación italo-española dirigida por Rinnio Bruttomoso, que está exclusivamente dedicada al tema.

22- Un billón brasileño equivale a mil millones europeos.

plantas, aun cuando a cualquiera versado en la materia no se le escapa la imposibilidad o dificultad de alcanzar esas alturas a un coste viable.

Obviamente, la ordenación resultante del espacio no puede ser la mera sumatoria de proyectos privados definidos uno a uno, como se propone en el Proyecto Porto Maravilha; o cuanto menos esa lógica atenta contra toda la teoría urbanística, porque la ausencia de un plan previo de volumetría del conjunto significará una agresión paisajística a la ciudad, lo que ha sido ampliamente señalado por muchos estamentos de la sociedad carioca.

Por otro lado, no son precisos, ni convenientes, los mecanismos financieros del tipo señalado para revalorizar el área central de la ciudad, degradada sí, pero con un importante patrimonio infraestructural y edilicio en el que apoyarse (siempre que no acabe por destruirse). Puede parecer anecdótico, pero en el año 2005 una promoción inmobiliaria desarrollada en la Rua do Riachuelo, aproximadamente a un km del área portuaria (la primera en 20 años en el Centro) vendió sus 688 pisos ¡en menos de dos horas!

Eso prueba la existencia de una demanda residencial en el Centro que ha comenzado a cambiar el paradigma del mercado inmobiliario, que consideraba hasta ahora inviables económicamente operaciones en ese espacio de viviendas de clases medias. Aquel fue un hecho importante y simbólico, y muchos operadores inmobiliarios, que hasta ahora solo actuaban el área Sur de la ciudad, han comenzado buscar terrenos e inmuebles en el Centro, en la región portuaria y en el vecino barrio de São Cristóvão.

En todo caso, esas son por ahora las condiciones de desarrollo del Proyecto Porto Maravilha. La CEDURP concluyó en octubre del año pasado la licitación para concesión de operación y ejecución de obras de infraestructura para la revitalización del área portuaria, que incluye también el área del Porto Olímpico. La licitación se adjudicó al Consorcio Porto Novo, formado por las empresas Norberto Odebrecht, OAS y Carioca Engenharia, para la ejecución de obras por valor total de 7,6 bilhões de Reais²² y el mantenimiento por un periodo de 15 años.

Para el arranque del proyecto fue firmado un préstamo con la Caixa Económica Federal que invertirá R\$ 3,5 bilhões de reais, que se garantiza igualmente con la edificabilidad del área (CEPAC's). El listado de las acciones físico-urbanísticas, de obras, de acción social y económica parece constituir las bases para garantizar las realizaciones previstas en el Plan. Son obras prioritarias: el derribo del viaducto de la perimetral, la mejora de

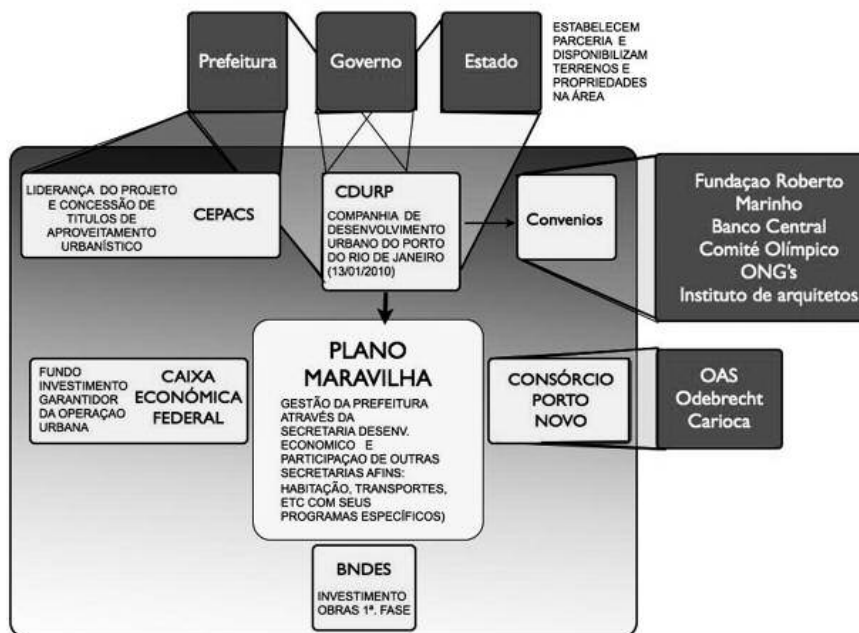
Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

los espacios públicos y la infraestructura urbana, la creación de un observatorio de las transformaciones, las obras del “Porto Olímpico”, entre muchas otras.

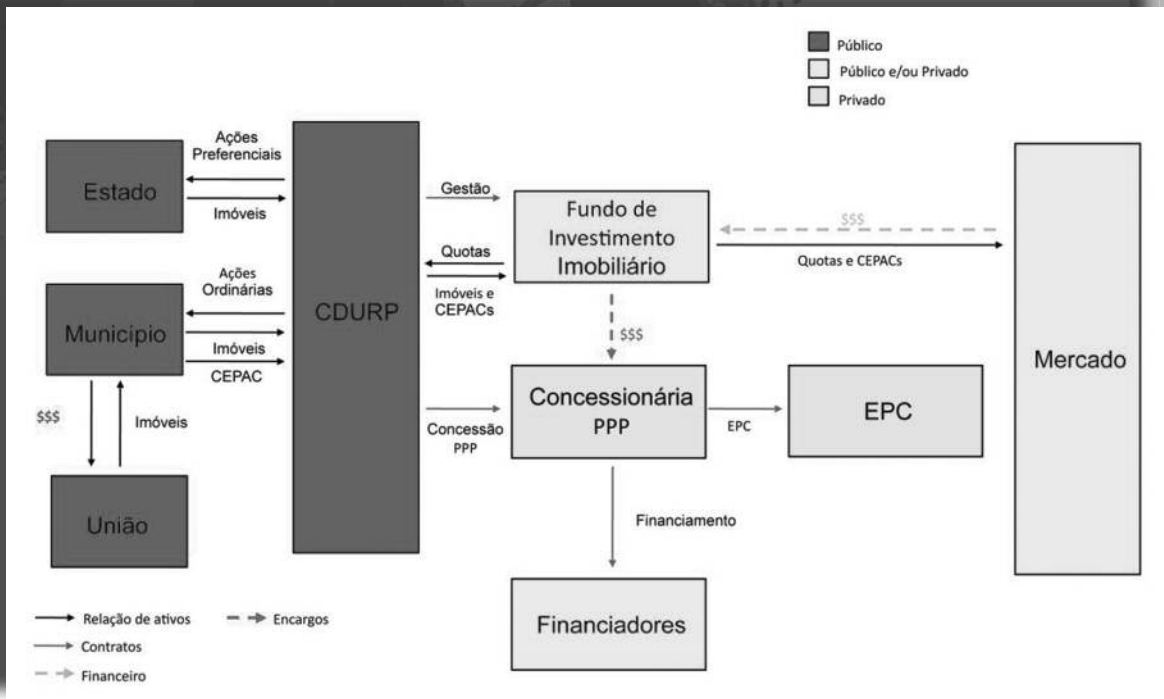
En definitiva, surge una nueva modalidad de gestión: el Consorcio concesionario financiará las obras y cuidará su mantenimiento, cobrará del préstamo de la Caja Federal y de la comercialización por la CDURP de la edificabilidad del área.

Con ello, en las previsiones del Porto Maravilha, parecen aparentemente solucionados sus problemas legales y de financiación, aunque de un modo muy diferente del de otras operaciones de renovación portuaria habidas en el mundo. En el fondo está la creación

CUADRO INSTITUCIONAL Y/O OPERACIONAL PARA EL DESARROLLO DEL PORTO MARAVILHA DO RIO DE JANEIRO



Esquema del organigrama institucional y de gestión del Porto Maravilha



Estrutura Financeira para do Porto Maravilha – CDURP
 Fuente: Power point institucional da CDURP

de una edificabilidad tan alta que actúa como banco mediante la emisión de Cepac's (Certificados de Potencial Adicional de Construcción). El posible riesgo de comercialización de esos activos queda, en una parte importante, cubierto por el préstamo de la Caja Económica Federal. Y si no se venden los Cepac's restantes —o no al ritmo necesario—, ¿quién garantiza que las obras públicas precisas se construirán en tiempo y modo más allá de la cuantía del préstamo? ¿En qué condiciones aceptaría el consorcio privado de obras cobrar su resto a través de Cepac's? ¿Qué ritmos de desarrollo tendría el proceso, si por ese mecanismo se constituyera un monopolio de edificación en el área?

Lo cierto es que en pleno siglo XXI nadie puede pensar que la iniciativa privada puede realizar sola una operación de reforma portuaria de ese tamaño, con las dificultades que implica la transformación y derribo de potentes infraestructuras de transporte, la transformación de obsoletas redes de alcantarillado y de energía y la necesidad de creación de una nueva imagen urbanística que valore el área y que mantenga allí a la población residente.²³

Todas las operaciones de reforma de waterfronts urbanos en más de una treintena en grandes ciudades del planeta se han realizado con un modelo promocional distinto. En Barcelona podemos recordar el fracaso del Plan de La Ribera, a pesar de la potencia de sus promotores privados, y cómo solo fue posible abordar la reforma del frente marítimo del Poblenou cuando el Ayuntamiento recurrió a promoverla, con un encadenamiento de operaciones que comenzó precisamente por la Villa Olímpica y que ha terminado con la revitalización de todo el barrio del Poblenou a través del programa 22@.

En todas estas operaciones, tanto de Barcelona como de otras ciudades, ha estado la iniciativa privada; pero en su momento, cuando los grandes ejes de la urbanización se habían consolidado, cuando la revitalización del espacio urbano era ya un hecho.

3. Las propuestas de ordenación y rehabilitación de la edificación; nuevos usos, actividades y obras en curso

Las propuestas del Plan Porto Maravilha se centran en cuatro objetivos: infraestructura, comercio y servicios; vivienda; cultura y entretenimiento, sobre un espacio enorme (que es, como referente, diez veces mayor que Puerto Madero). El cronograma de intervenciones que está publicado se refiere a las acciones importantes, como la demolición de la autopista elevada sobre la costa (viaducto de avenida Rodrigues Alves), la construcción de un túnel entre la Praça Mauá y la mitad aproximada de su recorrido, la completa renovación del barrio histórico del “Morro da Conceição”, la reconversión de los almacenes y edificaciones históricas para usos culturales, servicios, universidades y de ocio.

El Plan ha sido pensado para desarrollarse en fases, siendo la primera la más cercana a la ciudad central: la plaza Mauá, donde se ubica la estación de pasajeros de navíos, que actualmente se beneficia del emergente turismo de cruceros. En esa zona, están programadas la reconversión del antiguo edificio D. João VI para el Museo de Arte de Río de Janeiro, la remodelación del edificio “A Noite”, primer rascacielos de la ciudad, un aparcamiento subterráneo de 3.000 plazas debajo de la plaza Mauá, sobre la cual se ha proyectado un espacio público renovado para uso lúdico junto al mar.

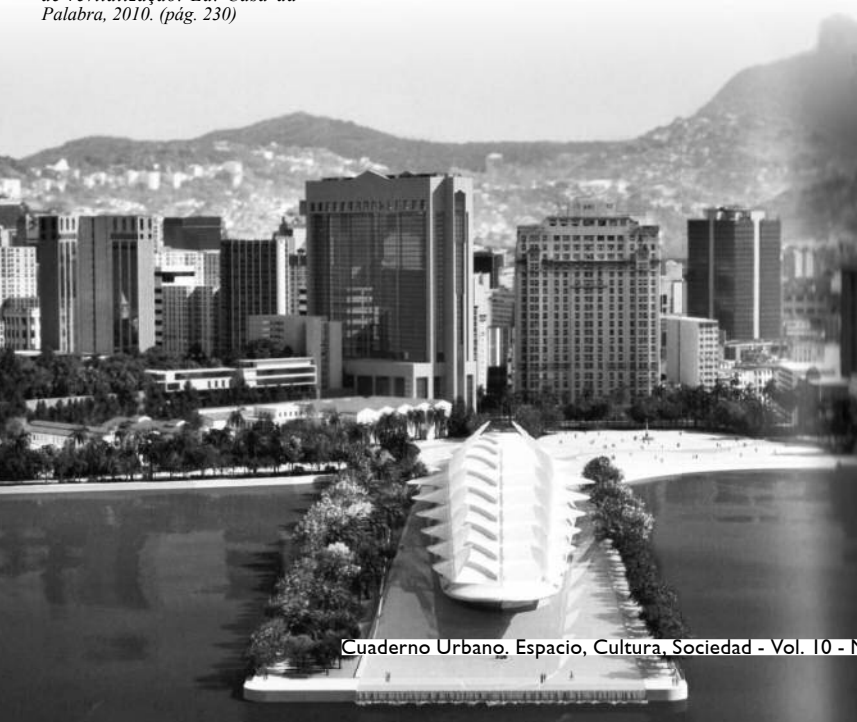
También, entre los proyectos ya pactados, está la conversión de uno de los almacenes portuarios en Acuario Municipal y otros dos en museos, operaciones que se realizan en convenio de la Prefeitura con la Fundación Roberto Marinho. Igualmente, sobre el Pier Mauá se ha pensado la instalación del Museu do Amanhã, según encargo al arquitecto-ingeniero Santiago Calatrava. Entre las empresas que han iniciado inversiones de edificación en

23- De hecho, en el área ya se ha producido un abandono enorme de residentes, quedando limitados a los 22.000 citados, una gran parte moradores de favelas. No se puede comparar, pues, el proceso con la revitalización de núcleos antiguos de ciudades europeas, por lo que resultan ridículas críticas poco consistentes y ya efectuadas de “riesgo de gentrificación”, en un proyecto que prevé construir más de 40.000 nuevas viviendas.

el área están el Banco Central de Brasil (BACEM) y otras privadas, tales como Sandria Projetos e Construções, la constructora CHL o la Tishman Speyer, que va a renovar el antiguo Moinho Marilu, que ocupa un espacio de 13.000 m².

Como se ha dicho, esta actuación por suma de proyectos está siendo contestada por parte de la sociedad carioca, a pesar del deslumbramiento que el marketing de aquellos pueda producir. La concejala del Partido Verde Sonia Rabello ha escrito al respecto: “O projeto da Zona Portuária, também chamado de Porto Maravilha, ainda é uma incógnita, já que nunca foi apresentado em sua totalidade, e nem com suas inúmeras modificações. Porém, algumas intervenções pontuais parecem avançar. Uma delas é o novo prédio do Banco Central. Ele, sem dúvida, ajudará a revitalizar a região, pois será uma âncora como prédio de serviços.... Uma prova de que o projeto global para a área é uma incógnita parece ser o Projeto de Lei Complementar nº 47/2011 que o Poder Executivo Municipal enviou à Câmara em janeiro de 2011. Este projeto visa definir os parâmetros urbanísticos especiais para a construção do prédio do BACEN, que ficará localizado no trecho da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto (...). Mas por que um projeto de lei complementar somente para o lote do Banco Central, se a área é objeto de um planejamento geral? Uma enorme contradição de planejamento, especialmente se a área em si já é objeto de outra lei específica, a Lei Complementar nº 101/2009! E se o projeto de lei que tramita a Câmara, como a licitação do prédio já está pronta e acabada?”.

Maqueta fotográfica del Museu do Amanhã del arquitecto Santiago Calatrava sobre el Pier Mauá
Fuente: Scanner del libro Porto Maravilha + 6 casos de sucesso de revitalização. Ed. Casa da Palavra, 2010. (pág. 230)



Uno de los proyectos estratégicos para mudar la imagen del área es el derribo del Viaducto de la Av. Rodrigues Alves, que la separa del

Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

mar, constituyendo hoy en día un atentado al paisaje de la orla marítima. Pues bien, parece que en la licitación de obras realizada solo se contempla una parte de ese derribo (el primer trecho, el cercano a la Plaza Mauá); lo que deja incógnitas importantes acerca de cómo se gestionará la interface hasta su total derribo; aunque es cierto que se ha comenzado a actuar sobre ella, y a finales de 2010 se construyó un nuevo acceso viario que une la Av. Brasil al Porto do Rio por la Av. Prefeito Julio Coutinho, con 3 km de extensión, para el acceso directo de camiones a la zona operativa del puerto.

Precisamente, el no abordar el derribo del viaducto de una sola vez afecta al entorno de la Av. Francisco Bicalho, que une el área olímpica con el centro de la ciudad, y sobre la que se ubican grandes propiedades de empresas públicas prácticamente abandonadas o con poco uso, como la estación ferroviaria Leopoldina, la fábrica municipal de asfalto y las instalaciones de producción de gas.

Es la existencia de esas áreas públicas la que podría servir para generar una potente operación de vivienda y otros servicios en el extremo oriental del Porto Maravilha, en el lado opuesto de la Plaza Mauá, que dinamizaría el desarrollo del Plan. Precisamente es en esta área donde están previstos los índices de aprovechamiento edificatorio más voluminosos, lo que aumenta su potencial como motor de la operación.



*Foto acuario
Fuente: imágenes extraídas de
la web oficial del proyecto del
nuevo acuario de Rio: [www.
aquariomarinhodorio.com.br](http://www.aquariomarinhodorio.com.br)*

Por ello, la Prefeitura, el Comité Olímpico y el Instituto de Arquitectos de Río de Janeiro han decidido no renunciar a sus potencialidades y se han propuesto construir parte de la Villa Olímpica en esa zona. A tal efecto se convocó un concurso nacional de arquitectos, con bases muy definidas, que presentarán propuestas de ordenación y la correspondiente volumetría del sector, siguiendo un método que se echa de menos en la operación Porto Maravilha. El concurso ha sido fallado ya, y se está pendiente de la divulgación de su resultado por el Prefeito.

4. El proyecto Porto Olímpico

El acuerdo entre la Prefeitura y el Instituto de Arquitectos fue el resultado de un trabajo previo de esta institución, que mostró la conveniencia y posibilidad de actuar sobre el área del Porto Maravilha construyendo en ella alguna de las instalaciones olímpicas, y



*Foto de la maqueta para el espacio portuario olímpico. Instituto de Arquitectos de Brasil. Rio de Janeiro
Fuente: Imagen extraída del video de propaganda Institucional Porto Maravilha de la Prefeitura do Rio de Janeiro.*

en concreto aprovechar esta construcción para reformar la totalidad del entorno de la Av. Francisco Bicalho, creando un eje de comunicación amable entre el centro de la ciudad y el frente marítimo.

Ese estudio previo planteó una ordenación volumétrica posible para albergar las alrededor de 5000 viviendas que precisan las villas olímpicas de árbitros y medios de comunicación, así como un palacio de congresos, hoteles y algún pabellón deportivo. Igualmente planteó, y justificó, una reforma viaria del entorno, proponiendo una red de calles que permitieran diluir el caótico tráfico que se concentra en la actualidad en el enlace de esa avenida con el viaducto de Rodrigues Alves en dirección a Niterói y a la Av. Brasil.²⁴ Enlace a tres niveles situado precisamente en la desembocadura al mar del eje de Francisco Bicalho.

La Prefeitura debió hallar interesante la propuesta, porque convenció al Comité Olímpico brasileño, y dio origen a la convocatoria del concurso de arquitectos-urbanistas citado. La primera sorpresa —muestra de las contradicciones que se dan en el proceso olímpico— fue que el área objeto del concurso se planteó en dos sectores diferentes, el sector Este efectivamente apoyado en la avenida Francisco Bicalho (pero con una longitud reducida a menos de un tercio de su recorrido) y el sector Oeste separado de la avenida por un conjunto de galpones viejos y deteriorados, propiedad de la Compañía Docas y cedidos a algunas escuelas de samba. Tal contradicción se agravaba cuando se observaba que parte del espacio excluido en la banda Este correspondía también a otra propiedad cedida a un concesionario de automóviles de segunda mano.

La verdad es que es fácil efectuar esta crítica sin saber del complejo proceso de negociación que debe de estar teniendo la Prefeitura (a través de la CDURP) con la compañía Docas para la remodelación del área, pero la decisión es inexplicable desde cualquier perspectiva urbanística.

El problema fue aparentemente salvado por las “Bases do Concurso Público Nacional de Projeto de Arquitetura e Urbanismo a ser apresentado sob a forma de Estudo Preliminar para a construção de instalações olímpicas na Região Portuária da Cidade do Rio de Janeiro”, convocado el 05 de noviembre de 2010, por cuanto, aunque limitaba las propuestas a esa área menor,²⁵ dejaba entrever que se admitían sugerencias sobre ámbitos mayores para garantizar la coherencia de la ordenación propuesta. Esa posibilidad venía reforzada por el hecho de acompañar a las bases una propuesta viaria del entorno, formulada por la Secretaría Municipal de Urbanismo, que dejaba bastantes determinaciones abiertas.

24- Avenida de 60 km estructuradora de todo el eje Este-Oeste de Rio, transversal sobre la parte Norte de la ciudad y que se empalma con el área central de la ciudad precisamente a través de la avenida Francisco Bicalho.

25- Los terrenos objeto del concurso son dos: un terreno formado por un único lote conocido como 'Praia Formosa', de 107.000 m², y otro Oeste conformado por tres propiedades que totalizan una superficie de 42.694 m².

La definición de los parámetros arquitectónicos y urbanísticos del concurso estuvo basada sobre una amplia investigación del propio Instituto de Arquitectos, según seminarios, debates y visitas técnicas a ciudades olímpicas (Barcelona, Londres, etc.), a las cuales se invitó, y participaron diversos expertos internacionales.

El objeto del concurso se centró en la ordenación de un conjunto de viviendas para albergar las dos Villas Olímpicas citadas (con capacidad para 10.600 habitaciones), un hotel de cinco estrellas (de 500 habitaciones) y un Centro de Exposiciones y Convenciones. El premio era la redacción de los proyectos básicos de urbanización y edificación, admitiéndose hasta cuatro de premios.

Más allá de las posibles incoherencias técnicas en la discontinuidad del ámbito, el contenido del conjunto tiene suficiente fuerza y potencial como para irradiar urbanidad al entorno y constituirá un potente polo de impulso de la reforma del Puerto de Río.



Nueva estructura urbana
Fuente: Prefeitura do Rio / Instituto
Pereira Passos / CDURP - power
point institucional (2010)

Y LAS OLIMPIADAS DE 2016. LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO SOBRE LA CONJUGACIÓN DE LOS PROYECTOS “PORTO MARAVILHA Y “PORTO OLIMPICO”

Al concurso se presentaron 89 equipos brasileños (muchos de ellos con asesores extranjeros); tal hecho ya es en sí mismo un éxito, por cuanto se trata del primer concurso de este tipo convocado en mucho tiempo en la ciudad.²⁶ El jurado, constituido por técnicos del Instituto de Arquitectos, la Prefeitura, el Comité Olimpico y Porto Maravilha, estuvo deliberando una semana, hasta llegar a un acuerdo el 4 de febrero. Esta resolución se presentó a la Prefeitura en sobre cerrado, la cual ha demorado su publicación sin hacerla pública hasta el momento, para “no afectar a las negociaciones de venta de CEPAC’s que mantiene en la actualidad”.

Esa resolución, y las propuestas que contiene, se esperan con gran interés y serán un factor clave para arrancar la regeneración del sector portuario. Lo que se sabe es que el interés profesional desatado en todo Brasil ha sido enorme. Es también sabido que los equipos de arquitectos han presentado un amplio abanico de soluciones, que, sin duda, influenciar  el diseño de formas arquitectónicas en futuras operaciones en la ciudad.

Por otro lado, nada se sabe del ritmo de desarrollo ni de las propuestas concernientes a la Villa Olímpica principal que se construir  en Barra de Tijuca, donde se ubicará igualmente una parte importante de las instalaciones olímpicas. De la decisión sobre esos aspectos

26- El Instituto de Arquitectos, de acuerdo con la Prefeitura, convocó hace poco otro concurso para seleccionar los equipos que desarrollarán el Proyecto Morar Carioca para la mejora de las favelas de Rio de Janeiro. Pero no fue un concurso de propuestas concretas de ordenación, sino de currículums y metodologías para aplicar.



depende en gran parte el éxito de las operaciones sobre el puerto, por cuanto supone concentrar esfuerzos inversores en uno u otro lugar, distantes entre sí 20 km, pero también supone mostrar una muy diferente política sobre la ciudad: o renovar el centro o continuar una alocada expansión hacia territorios cada vez más lejanos.

En definitiva, parecen haberse enderezado las políticas urbanas que se deducían del proyecto olímpico, y la Prefeitura muestra con hechos reales su voluntad de aprovechar las Olimpiadas para inyectar fuerza en la renovación del puerto viejo; pero son tantas las incógnitas y contradicciones en el proceso que deben resolverse en un breve período de tiempo o todo quedará en una cortina de humo para no cambiar nada. Hay que ser optimista al respecto; la ciudad se lo merece.

BIBLIOGRAFÍA

ANDREATTA Verena (organizadora) (2010) *Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Casa da Palavra, Río de Janeiro

ANDREATTA, Verena (2003) Porto do Rio: A nova interface porto-cidade no Rio de Janeiro. O urbanismo do “waterfront” sobre o histórico cais da Gamboa: do uso comercial-industrial ao cultural Secretaria Municipal de Urbanismo y Instituto de Urbanismo Pereira Passos – IPP, julio de 2003.

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO (2010). “Porto do Rio 100 anos”. En: *Revista Comemorativa dos 100 anos do Porto do Rio de Janeiro*, diciembre 2010.

LENZI, Maria Isabel y MELHEM SANTOS, Nubia (texto Claudio Figueiredo) (2005) *O Porto e a Cidade. O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Editora Casa da Palavra, Río de Janeiro.

LIMA CARLOS, Claudio Antonio *Uma mirada crítica a la zona portuária de Rio de Janeiro*. Universidade Nacional de Colombia, Bogotá Bitácora 17 (2): 23-54.

Marcia Frota Sigaud, Claudia Maria Madureira de Pinho (pesquisa e texto) (2000) *Morro da Conceição: da memória o futuro*. Sextante, Prefeitura, Río de Janeiro.

THIESEN, Icléia, SANTANA, M. A., BARROS, luitgarde O. C. (2005) *Vozes do porto memória e historia oral*. DP&A Editora y UNI-Rio.

Documentación Institucional da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
Secretaria Municipal de Urbanismo. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.
Relatório de Atividades, 1999.

Secretaria Municipal de Urbanismo. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos
Porto do Rio – Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. 2001 (Folder Institucional, Informe, Power point, etc.).

Páginas Web

www.soniabello.blogspot.com. Informativo del 25 de febrero de 2011.

CUADERNO
LIBRO

ARTÍCULO DE FONDO

