

**SOBRE DESARROLLO Y TURISMO EN PROCESOS DE INTERVENCIÓN EN WATERFRONTS****Los casos de las ciudades brasileñas Recife y Rio de Janeiro**

Cynthia M. de Sena Abrahão<sup>\*</sup>  
José Manoel Gandara<sup>\*\*</sup>  
Universidad Federal de Paraná  
Curitiba, Brasil

**Resumen:** El artículo analiza el proceso de recualificación de las áreas de waterfront como un aspecto relacionado con las transformaciones de la relación entre puertos y ciudades. El objetivo es reflexionar sobre el fomento a las actividades turísticas en los proyectos de recualificación e integración de esas áreas de las ciudades. Se analizaron dos casos en particular, los proyectos de las ciudades brasileñas Recife y Rio de Janeiro. La investigación bibliográfica y documental asociada al método de validación por emparejamiento constituyó el soporte para el proceso de organización y análisis de los resultados. También se optó por utilizar los factores indicados como clave para el éxito en proyectos de intervención similares como indicadores para guiar el análisis de los dos casos. Los resultados finales identifican los elementos contradictorios del proceso y la complejidad de los casos observados.

**PALABRAS CLAVE:** turismo, desarrollo, waterfront, Recife, Rio de Janeiro.

**Abstract:** Reflections on Tourism and Development Processes of Intervention in Waterfronts. Cases of the Brazilian Cities Recife and Rio de Janeiro. The paper analyzes the process of redevelopment of waterfront areas as one aspect of the transformation of the relationship between ports and cities. The goal is to support the reflection on fostering tourism activities in regeneration projects and integration of these areas to the cities. Therefore, two cases were analyzed in particular, projects by Brazilian cities Recife and Rio de Janeiro. The research literature and documentation associated with the validation method for pairing is support for the process of organizing and analyzing the results. It was decided to use even indicated as key factors for success in intervention projects as indicators to guide the analysis of two cases. The final notes identify the contradictory elements of the process and the complexity of the cases observed.

**KEY WORDS:** tourism, development, waterfront, Recife, Rio de Janeiro

<sup>\*</sup> Doctora en Geografía por la Universidad Federal de Paraná, Curitiba, Brasil. Bachiller en Economía por la Universidad Federal de Uberlândia, Uberlândia, Brasil. Maestría en Historia Económica por la Universidad de São Paulo, São Paulo, Brasil. Se desempeña como Profesora de grado y posgrado en la Universidad Federal de Paraná. E-mail: cynthiaabrahao@ufpr.br

<sup>\*\*</sup> Posee graduación en Turismo por la Universidad Federal de Paraná, Curitiba, Brasil. Especialización en Marketing Internacional por la Societta Italiana per L'Organizzazione Internazionale, Roma, Italia. Especialización en Economía del Turismo por la Universidad Bocconi, Milán, Italia. Maestría en Gestión del Turismo por la Scuola Superiore del Commercio del Turismo i dei Servizi, Milán, Italia. Doctorado en Turismo y Desarrollo Sustentable por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, España. Se desempeña como Profesor e investigador en la Universidad Federal de Paraná. E-mail: jmngandara@yahoo.com.br

## INTRODUCCIÓN

El desarrollo turístico está vinculado al proceso de redefinición urbana de los espacios de encuentro entre el mar, la tierra y el aire, los denominados *waterfronts*. En el actual contexto histórico donde los puertos y ciudades buscan nuevas conexiones, los proyectos de intervención en esas áreas urbanas se basan en la recualificación del espacio enfatizando las actividades turísticas, particularmente del segmento cultural (Bruttomesso, 2004). Además, tratándose de la diversificación de la actividad portuaria la expansión del segmento de turismo marítimo en Brasil representa un factor que permite analizar las potencialidades de la actividad turística para la movilización económica y social de los lugares, en especial de las ciudades portuarias.

La problemática de la división entre puertos y ciudades se explicita en el aumento de la tecnificación de los primeros, que los torna cada vez menos capaces de generar externalidades positivas para las comunidades locales. En el caso brasileño eso es más contundente desde la década de 1990 en función del proceso de modernización portuaria. Para Monié (2003) las relaciones puerto-ciudad hoy involucran la capacidad de instrumentalizar la ciudad para participar de los flujos de la globalización y transformarlos en beneficios para su población por medio del aumento del nivel de empleo y calidad de vida.

Se entiende que el sistema turístico posee un elevado potencial de generación del efecto multiplicador de la economía. En ese sentido, en términos de acciones públicas y proyectos público-privados, es comprensible el esfuerzo de valorización y creación de espacios turísticos en el ámbito de las intervenciones sobre los *waterfronts* de las ciudades portuarias brasileñas. Dichas inversiones explotan el potencial de inserción de los puertos brasileños en los circuitos turísticos, captando flujos de visitantes que utilizan el modal acuático, además de ampliar el conjunto de atractivos para aquellos que visitan las ciudades desplazándose por los modales terrestres. Para Neves *et al.* (2009) existe un proceso de redescubrimiento del potencial escénico de la zona costera y las áreas vecinas al centro histórico de las ciudades portuarias, lo que se justifica por estar ligadas a estuarios, lagos, ríos y/o bahías.

La conversión de esas intervenciones sobre esos espacios de las ciudades en procesos de desarrollo de las economías de las regiones receptoras constituye un verdadero desafío para la sociedad brasileña. Centrarse en el desarrollo exige que la redefinición de los espacios portuarios y su entorno se destaquen en las políticas de planificación urbana. Un aspecto aparentemente contradictorio es que la planificación turística del espacio no puede estar circunscripta al fomento de las actividades destinadas a la atención del turista (Bischof, 2007).

Como argumenta Molina (2005: 18) el uso de los instrumentos de planificación debe buscar una combinación entre *“las exigencias de los turistas, de los integrantes de las comunidades locales y de*

las empresas en general". Así, se puede hablar de forma más amplia de planificación urbana enfocada en el desarrollo y en la sustentabilidad.

Este artículo se enfoca en discutir dos proyectos de intervención sobre los *waterfronts* de las ciudades portuarias de Recife y Rio de Janeiro en Brasil para reflexionar sobre el fomento a las actividades turísticas en el proceso de recualificación e integración de esas áreas. Hace algunas décadas en Europa se han analizado proyectos enfocados en esas porciones urbanas (Brutomesso, 2004; Bischof, 2007). También en Estados Unidos (Hall, 1993) y América Latina (Bertoncello, 2006, Giacomet, 2008; Sales, 1999; Vieira., 2012). Dichos estudios se concentran en el campo del urbanismo, la geografía y la antropología basando el análisis crítico en investigaciones sobre el fenómeno turístico.

En el presente análisis fueron utilizados tanto la revisión bibliográfica como el relevamiento e interpretación de documentos oficiales, además de noticias publicadas en diversos medios de comunicación. El camino metodológico de investigación siguió los pasos de la validación por emparejamiento (Laville & Dione, 1999), considerando los datos referentes a los casos analizados y buscando validar sus perspectivas en base a las premisas definidas por diversos estudios urbanísticos de intervención en áreas de características similares.

Los resultados del análisis fueron sistematizados en tres partes. En la primera, el objetivo es situar el desarrollo turístico como una de las alternativas para que se establezcan nuevos eslabones entre la ciudad y el puerto. Al mismo tiempo se pondera que esa alternativa puede no ser efectiva cuando la planificación turística sigue la perspectiva meramente sectorial.

En la segunda parte se analizan los aspectos de los proyectos de recualificación espacial de los puertos de Recife y Rio de Janeiro, resaltando el rol de las inversiones en espacios de interés turístico como forma de aportar elementos para reflexionar acerca de caminos y perspectivas en el proceso de transformación de los *waterfront* brasileños. Se optó por utilizar como indicadores de análisis algunos factores considerados positivos en intervenciones de este tipo.

En la última parte se destacan los elementos suscitados por el proceso de reflexión, el aporte de los casos y la revisión de la literatura. Se entiende que esos resultados puedan contribuir a continuar el debate, especialmente en lo que se refiere al papel del desarrollo de la actividad turística en ese contexto.

## **DESARROLLO TURÍSTICO Y PLANIFICACIÓN DE LOS WATERFRONTS EN EL CONTEXTO DE LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD: DESAFÍOS CONTEMPORÁNEOS**

Una de las características de la contemporaneidad es la reducción del centralismo político en el proceso de creación e implementación de la planificación de forma general y por consiguiente en el

campo del turismo. El modelo centralizado viene cediendo lugar a las formas que articulan municipios, gobiernos estatales, empresas locales y la sociedad civil organizada, lo que revela cierto grado de transformación de acciones y responsabilidades (Molina, 2003; 2005).

Trigo (2003) resalta varios aspectos de ese contexto en Brasil, en particular se destacan la importancia de la responsabilización de los empresarios en lo que se refiere a los modelos de calidad, ética y planificación. Otro aspecto se refiere a la ruptura con la cultura política del autoritarismo y la imposición, considerando que es común en la historia del turismo brasileño la defensa de proyectos *“en las áreas del turismo, la hotelería o el entretenimiento que parecen maravillosos pero que suelen no aportar beneficios a las personas del lugar”* (Trigo, 2003: 101).

La planificación turística enfocada en el desarrollo debe estar atenta a las necesidades globales de la sociedad, buscando organizar las relaciones entre el ambiente natural y tecnológico y entre los intereses colectivos e individuales que afectan y son afectados por las intervenciones. Esto se debe a que la irradiación de las potencialidades socioeconómicas y culturales del turismo dependen de la reducción de los desequilibrios de la sociedad y de la ampliación de la participación de los actores sociales (Trigo, 2003). En ese sentido la planificación se presenta como base de la política de desarrollo.

En esa perspectiva se observa que la planificación de áreas portuarias en Brasil para su recualificación e inclusión en el circuito turístico global es un elemento relevante para la reflexión académica. Para Cozic (2012) los cambios en el modelo de acumulación de capital alteraron profundamente la dinámica de las áreas portuarias promoviendo la degradación de espacios urbanos antes ocupados por sus actividades. Considera que los proyectos que se vienen implementando en las ciudades portuarias del mundo reaccionan a este proceso fomentando la vocación turística de esos espacios y la revalorización inmobiliaria.

Esta área llamada *waterfront* posee una significación histórica tanto para los países europeos y norteamericanos como para los latinoamericanos. Dada la gran dependencia del transporte marítimo las actividades que se instalan alrededor del área portuaria reflejan en cada contexto histórico la inserción del país a la división internacional del trabajo. Bischof (2007) destaca el hecho de que los proyectos de intervención sobre esos espacios incluyen no sólo las edificaciones al borde del agua separadas o no por entradas y bancos de arena, sino también aquellas que se vinculan a ella visual e históricamente.

La combinación de cambios tecnológicos y logísticos influye directamente en la redefinición del papel de cada puerto marítimo en el sistema global. Al mismo tiempo, la continua tecnificación de la actividad portuaria promueve profundos cambios en su relación con las ciudades (Monié & Vasconcelos, 2012). Para Bruttomesso (2004) la recualificación de áreas que no se insertan más en

la lógica productiva no sólo implica la búsqueda de una nueva funcionalidad para las mismas sino el reflejo de nuevos caminos y desafíos para la economía urbana.

La observación de diversos casos de recualificación de *waterfronts* permitió a Bruttomesso (2004) afirmar que los sistemas de planificación e intervención reflejan situaciones donde se moviliza la creatividad y la innovación y otras que se basan en objetivos simplistas y pobres en intencionalidades. Para el autor en el segundo caso se ven “*réplicas estancadas de operaciones pensadas y desarrolladas en otro sitio, que generan más depresión que vitalidad a las zonas a reconvertir*” (Bruttomesso, 2004: 26).

Además se debe tener en cuenta que la construcción del territorio representa un proceso de cambio estructural de las relaciones sociales, económicas y políticas que no se circunscriben al ritmo de los ciclos económicos. Santos & Silveira (2008) mencionan esa perspectiva que busca comprender a Brasil y sus regiones en base al territorio y la historia de los medios geográficos.

En busca de una nueva racionalidad del espacio surgen múltiples contradicciones. Las memorias espaciales de una temporalidad pueden significar resistencias para los períodos subsecuentes, generando nuevas tensiones espacio-temporales (Santos, 2006). La sensibilidad para observar esas barreras es un elemento crucial para romper la inercia que tiende a reproducir las desigualdades socioeconómicas que caracterizan el ambiente urbano brasileño, obstruyendo el desarrollo turístico. En ese contexto se vive la transición histórico-espacial de la economía portuaria hacia una economía basada en los servicios y los usos recreativos y residenciales que componen una nueva trama en la estructura urbana (Bischof, 2007).

El desafío de implementar políticas públicas de recualificación de los *waterfronts*, sobre todo los que se sitúan en las regiones metropolitanas, que concentren territorialmente las contradicciones económicas y sociales es considerable en el caso brasileño. Así, se considera relevante analizar cada proyecto a la luz de sus capacidades de atribuir una connotación significativa al proceso de recualificación del *waterfront*. Bruttomesso (2004; 2008) enumera factores que pueden ser considerados como indicadores para la lectura de proyectos brasileños en ejecución (Cuadro 1). Estos involucran la combinación de la pluralidad de funciones asumidas por el área, la multiplicidad de las actividades desarrolladas y la coexistencia de las actividades de los sectores público y privado. En la relación entre ciudad y agua queda claro el potencial de la actividad turística, ya que las experiencias de recualificación de esos espacios han permitido rescatar la belleza del paisaje urbano condensado en la “*combinación entre la naturaleza y el artificio que está entre las máximas expresiones de la civilización humana*” (Bruttomesso, 2008: 3).

Cuadro 1: Factores determinantes para atribuir connotación significativa a la intervención sobre los *waterfronts*

| FACTORES / INDICADORES                                   | DESCRIPCIÓN DEL FACTOR / INDICADOR  |
|--|---|
| 1) <b>Pluralidad de funciones</b> asumidas por el área   | La pluralidad está relacionada con el estímulo al desarrollo de actividades diversas y complementarias.   |
| 2) <b>Multiplicidad de las actividades</b> desarrolladas | La multiplicidad requiere la capacidad de promover la articulación de sectores, evitando la tendencia a la monofuncionalidad basada en el binomio “comercio + entretenimiento).<br>Sugerencias de antídotos: a) estimular el mantenimiento de las actividades originales del lugar, que mantengan la identidad (pesca, por ejemplo); b) implementación de actividades productivas; c) introducción de una cuota de residencias, evitando la transformación en distrito volcado exclusivamente al flujo de visitantes. |
| 3) <b>Coexistencia de lo público y lo privado</b>        | La coexistencia implica la mezcla de actividades cuyo dominio sea público (como los museos, por ejemplo) y privados (como los clubes y marinas).  |

Fuente: Organizado por los autores en base a Bruttomesso, 2004: 27-29

En Brasil después de la década de 1990 frente al proceso de modernización y al aumento de la tecnificación de las actividades portuarias creció el espacio para el debate y la proposición de nuevas funciones para los *waterfronts*. Recientemente, el hecho de que Brasil será sede de grandes eventos internacionales se suma al cuadro y apoya las intervenciones en varias ciudades, tanto desde el punto de vista del flujo de personas como del de las fuentes de recursos para realizar inversiones (Brasil, 2009).

Se observa que parte de las inversiones realizadas en las áreas portuarias se circunscribe al perímetro del puerto, lo que puede configurar lo que Bruttomesso (2004) clasifica como una típica intervención simplista y pobre de intenciones, contribuyendo a ampliar el alejamiento entre el puerto y la ciudad. En contrapartida, se destacan algunos proyectos de recualificación del área portuaria en los cuales los flujos turísticos asumen un rol destacado y buscan ampliar sus efectos multiplicadores sobre la ciudad.

En esa perspectiva a excepción de la complejidad y heterogeneidad del problema en cuestión se discuten dos proyectos, el Proyecto Puerto Novo de Recife y el Proyecto Puerto Maravilha de Rio de Janeiro. Se busca identificar en qué medida esas intervenciones han propugnado el desarrollo y destacado el papel de la actividad turística. Los factores sistematizados por Bruttomesso (2004) al analizar proyectos de intervención en varias ciudades portuarias y los lineamientos de Molina (2005) sobre planificación turística son considerados como elementos relevantes para el análisis.

Sales (1999) explica que existen dos tipos de proyectos de reconversión enfocados en las áreas portuarias desactivadas en función de los cambios tecno-productivos que alteran la relación puerto-ciudad. De un lado están los casos en los que las intervenciones son separadas de la morfología, la cultura y la ciudad enfatizando el diseño arquitectónico. De otro lado están los proyectos en los que las intervenciones promueven nuevas funciones urbanas para el espacio asociadas a las estructuras de los puertos.

Un aspecto interesante a considerarse es que esas transformaciones generadas por proyectos de recualificación no provienen de las entidades portuarias. Como indica Hall (1993) se trata de un proceso de redescubrimiento de las zonas costeras, áreas vecinas a los centros de las ciudades portuarias formadas por estuarios, lagos, ríos y bahías. Esto puede ser identificado en los casos latinoamericanos aquí considerados como elementos de diálogo que subsidian el análisis de los proyectos de intervención en los *waterfronts* de Recife y Rio de Janeiro. Para establecer un diálogo con los dos casos analizados se eligieron los proyectos implementados en Buenos Aires (Argentina), considerando su fuerza paradigmática y su capacidad de influenciar otras experiencias en América del Sur (Vieira, 2011) y en Belém (Brasil) y los proyectos a realizarse en Santos y Porto Alegre (Brasil) (Neves *et al.*, 2009; Souza, 2006).

### PROYECTO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA Y PROYECTO PUERTO NOVO DE RECIFE

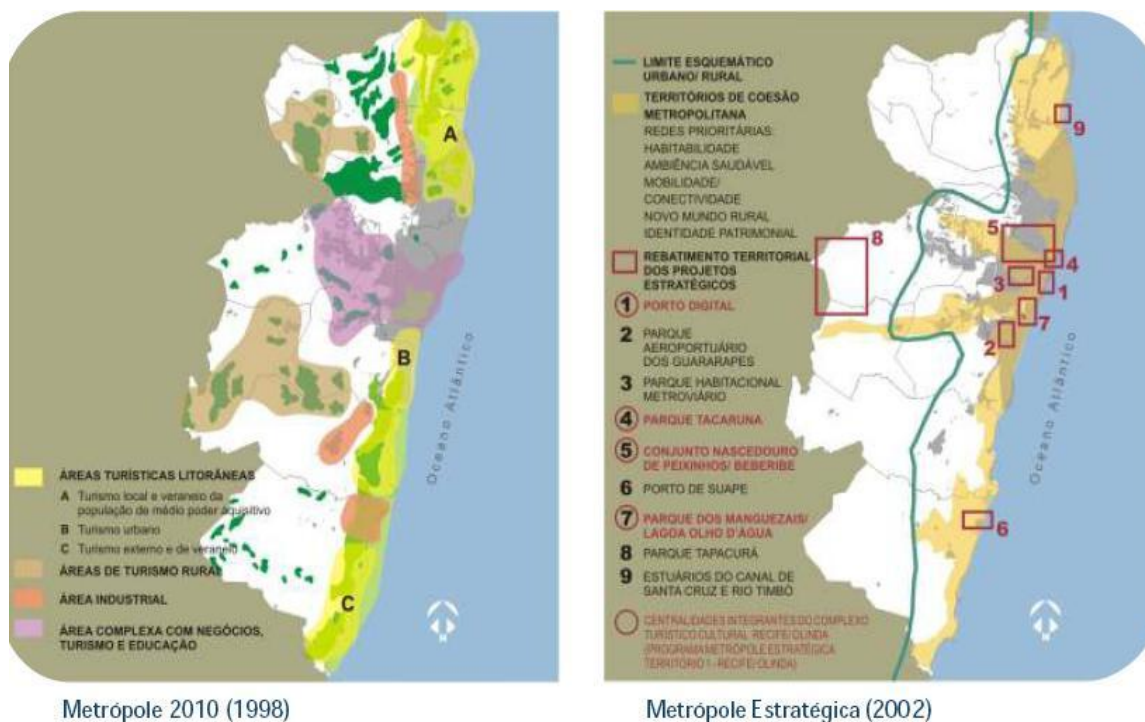
Teniendo en cuenta la comprensión del proyecto de intervención sobre el área del *waterfront* de Recife es relevante rescatar el Proyecto Urbanístico Recife-Olinda, presentado en 2007. Rolnik (2012) indica que su conformación se inició en 2002 y recién en 2005 se articularon los tres niveles de la federación. En ese período el Ministerio de la Ciudad organizó la creación de un grupo de trabajo con esa finalidad y en 2007 el proyecto ya estaba estructurado para desencadenar el debate en las plenarios públicas.

*[...] la memoria del lugar, en especial del Puerto de Recife y del Muelle José Estelita, como antiguos y grandes polos de actividad económica y empleo en el área, así como el registro colectivo de todos los debates posteriores tendientes a su transformación tornan particularmente sensible el papel de la opinión pública en este proceso. La población y los agentes económicos deben expresar sus reales expectativas, intereses y deseos en relación a la intervención, teniendo como punto de referencia las propuestas presentadas (Brasil, 2006: 39).*

El Proyecto Urbanístico Recife-Olinda que no llegó a implementarse abarca desde la Colina Histórica de Olinda hasta el Parque de la antigua estación Rádio Pina en Recife. En esa área degradada se preveía “*la articulación de los frentes de agua con los puntos estratégicos y el fortalecimiento de la red cultural y turística de la región*” (Brasil, 2006: 40), además se contemplaba un plan de recualificación de asentamientos ilegales.

Como se ve en la Figura 01 el área delimitada (el *waterfront* de Recife-Olinda) incluye fragmentos territoriales de interés turístico, social y económico de negocios. En el área están distribuidos 18 núcleos culturales y cada uno de ellos posee un equipamiento principal y equipamientos secundarios, cuya recuperación proviene del plan de desarrollo turístico de 2003 (Brasil, 2006) y sería potenciada con las inversiones del proyecto urbanístico.

Figura 1: Proyectos Estratégicos del Plan Urbanístico Recife-Olinda, delimitación de las áreas turísticas del *waterfront*



Fuente: Brasil, 2006

En este proyecto estaban incluidos los Muelles José Estelita y Santa Rita, ambos situados en el área histórica central de Recife próximos a la marca cero de la ciudad y reúnen varios galpones desactivados. Esa área del *waterfront* proyectada para la recualificación abarcaba las instalaciones en funcionamiento del Puerto de Recife. Hay que destacar que es evidente la tendencia a la desactivación de áreas de puerto en función de las inversiones en el Puerto de Suape, cuya localización alejada de la aglomeración urbana de la región metropolitana fue estratégicamente proyectada en la década de 1970.

[...] *la elección de la región de Suape para ubicar el puerto se debió a las siguientes condiciones: aguas profundas junto a la línea de la costa, con cerca de 17 metros a 1,2 kilómetros de arrecifes; rompeolas natural formado por arrecifes; extensa área para la implementación de un parque industrial; distancia del movimiento metropolitano de la ciudad de Recife [...]* (Suape, 2012).

El proyecto contemplaba una diversidad de factores constituyendo un carácter urbanístico complejo (Cuadro 2). Teniendo en cuenta los factores/indicadores de Bruttomesso (2004) se nota que está contemplada la pluralidad de funciones que esa área debería asumir. La traducción de esa pluralidad está en el estímulo a la ampliación y consolidación de los espacios turísticos, combinados con los negocios portuarios y los destinados a las necesidades de los habitantes.

Cuadro 2: Zonas de Intervención Proyecto Urbanístico Recife-Olinda 2006



| INTERVENCIÓN / ÁREAS   | Proyectos   |
|--|---|
| <b>RENOVACIÓN URBANA:</b><br>Abarca sectores subutilizados y ociosos, que poseen elevado potencial para la renovación urbana.<br>Incluye: área Portuaria obsoleta del Puerto de Recife y antiguas líneas ferroviarias desactivadas (Muelles José Estelita y Santa Rita). | 1) Istmo y Coqueiral – Olinda<br>- región con potencial para nuevos emprendimientos volcados a la creación de empleo e ingreso;<br>- Istmo, área de preservación, destinado a uso contemplativo.  |
|  | 2) Villa Naval – Recife<br>Abarca la villa de los Oficiales navales y la Plaza de la Marina.<br>- destinada para mercado popular de habitación, comercio y servicios;<br>- construcción de un puente que articule el área con el barrio de Recife;<br>- instalación de una plaza y un paseo público;<br>- valorización del patrimonio histórico material (cementerio de los ingleses, Iglesia de Santo Amaro das Salinas y Hospital de Santo Amaro).  |
|  | 3) Puerto de Recife – Recife<br>- Agregación de nuevas funciones portuarias con la construcción de terminal marítima de pasajeros;<br>- Mercado popular de habitación, comercio, servicios, oficina, paseos públicos y equipamientos turísticos de ocio;<br>- Puente articulador de esta área con la Villa Naval;<br>- Rescate y valorización del patrimonio histórico: Fuerte de Brum, Terminal de Azúcar y silos portuarios.  |
|  | 4) Muelle José Estelita y Muelle Santa Rita – Recife<br>- Mercado popular de habitación, comercio, oficinas, paseos públicos y equipamientos turísticos de ocio;<br>- Valorización del patrimonio histórico: Fuerte de Cinco Pontas y su entorno.   |
| <b>REQUALIFICACIÓN URBANA:</b><br>Abarca asentamientos informales que deben ser integrados a la ciudad para favorecer las necesidades habitacionales, equipamientos colectivos y de infraestructura, mejoras en la movilidad, transporte y generación de empleo.         | - Ilha do Maruim en las márgenes del río Beberibe y el Canal da Malária en Olinda: requalificación urbana y apoyo a los pescadores (1,9 mil hab.);<br>- Santo Amaro en Recife: carente de obras de urbanización (15,6 mil hab.);<br>- Pilar: uno de los peores índices de desarrollo urbano de Recife (500 familias);<br>- Salgadinho: instalación de emprendimientos, reestructuración de la ocupación del área, articulación con parque Arcoverde, Coqueiral e Istmo de Olinda (1,7 mil hab.);<br>- Azeitona: situado en áreas inundadas;<br>- Coque: la ocupación de las áreas de mangle data de 1920, se prevé la recuperación de los frentes de agua (16 mil hab.);<br>- Coelhos: elevada densidad, ausencia de espacios libres, de infraestructura y equipamientos urbanos, se prevé la recuperación de los frentes de agua (5,6 mil hab.);<br>- Brasília Teimosa: antigua comunidad de pescadores, pasó por un proceso de urbanización, el estímulo a la gastronomía en función de las raíces comunitarias representa un potencial económico para el área. |

Fuente: Organizado por lo autores en base a Figuerola, 2006

La multiplicidad de actividades está presente evitando el riesgo de encerrarse en el binomio “comercio y entretenimiento”. Se observa el estímulo a las actividades que se vinculan a los orígenes del lugar como el fomento a los micro-emprendimientos de gastronomía en Brasília Teimosa, así como la combinación de áreas de residencia, actividad turística y negocios manteniendo la organicidad de la ciudad. En la propuesta coexisten actividades gerenciadas por los sectores público y privado.

Esta propuesta fue abandonada en 2007, inicialmente por el gobierno de Pernambuco y después por la ciudad de Recife. Rolnik (2012) relata que desde entonces el gobierno del estado se deshace de sus terrenos en el perímetro del proyecto, promoviendo la privatización de un área en la cual se construyó un mega-shopping center. El gobierno federal decidió subastar el terreno del área del Muelle José Estelita que fue adquirido por tres empresas. Este consorcio propuso a través del Proyecto Novo Recife intervenir el área.

El área de realización del Proyecto Novo Recife (el Muelle José Estelita) fue considerada de alta relevancia histórica en el proyecto Urbanístico Recife-Olinda. Allí se conjugan los equipamientos de la red ferroviaria y los almacenes del Instituto del Alcohol y el Azúcar (IAA). Desde el momento en que fueron desactivados en 1996 ya se proyectaba su conversión a espacio turístico. El muelle tiene una vista privilegiada al estuario, formado por el encuentro de los ríos Capibaribe, Jordão y Tejipló (Bernardes & Nascimento, 2012).

El Proyecto Novo Recife propone la edificación de un complejo de 13 torres de 42 pisos, apertura de calles, plazas y ciclovías, lo que puede observarse en las imágenes de la Figura 2. Pero existe una amplia resistencia popular a su realización como lo comprueba el movimiento Ocupe Estelita, que argumenta razones ambientales, socioculturales y de derecho a la ciudad (Bernardes & Nascimento, 2012).

Figura 2: Imagen proyectada de los emprendimientos del Proyecto Novo Recife



Fuente: [https://direitosurbanos.files.wordpress.com/2012/05/nr\\_glemprendimientos.jpg](https://direitosurbanos.files.wordpress.com/2012/05/nr_glemprendimientos.jpg)

Además el *Waterfront* de Recife también es contemplado en el Proyecto de Revitalización del Muelle del Puerto de Recife conocido como Puerto Novo de Recife. Éste está inspirado en el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires y de la Estación Docas de Belém do Pará (Lins, 2012). Las inversiones están volcadas a la apropiación turística de los espacios, por medio de equipamientos como museos, centro de convenciones, hotel de lujo, terminal de pasajeros y marina. La Figura 3 especifica etapas y áreas designadas por el proyecto articulado por el gobierno del estado de Pernambuco, la prefectura de la ciudad de Recife y el Puerto de Recife (Pernambuco, 2009).

Figura 3: Proyecto Puerto Novo de Recife



Fuente: Puerto de Recife, 2009 (presentación)

El Proyecto Puerto Novo de Recife incluye inversiones realizadas por el sector público destinadas a tres equipamientos turísticos: el centro de artesanos nordestino ubicado próximo a la marca zero, tradicional punto turístico de la ciudad; la terminal de pasajeros y el museo Muelle de Sertão (Figura 4) (Dolores, 2012). Los tres espacios están volcados fundamentalmente al turista, incluso en la integración arquitectónica de los proyectos.

Los galpones que no han sido incorporados a los proyectos serán arrendados para reforma y gestión del espacio para la iniciativa privada. Esta parte del proyecto fue denominada Complejo Integrado Comercial, Hotelero, de Convenciones y Exposiciones y comprende un área total de 34.244,92 m<sup>2</sup> (Pernambuco, 2009).

Figura 4: Imagem proyectada de los equipamientos turísticos edificados en el Puerto de Recife



Fuente: <http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/brasil-arquitetura-museu-recife-05-04-2011.html>

Lo que se ve en el conjunto de proyectos de intervención del *waterfront* de Recife es que los principios fundamentales de reconexión entre el puerto y la ciudad no están contemplados (Bischof, 2007). Los proyectos abarcan la valorización inmobiliaria del área estratégicamente posicionada frente al mar y el fortalecimiento del núcleo turístico de la ciudad que ha aumentado los flujos debido a la instalación de la terminal marítima de pasajeros.

Siguiendo a Bruttomesso (2004) puede decirse que los proyectos se centran en el binomio comercio-entretenimiento. Aunque el espacio asuma un aspecto de pluralidad de funciones el grado es relativamente bajo, lo que se combina con la baja multiplicidad ya que las actividades no involucran la diversidad de sectores de una ciudad. Esto muestra la tendencia a la enclavización, es decir la constitución de un territorio destinado al turismo. No obstante, como aspecto positivo se observa la inversión pública en los museos, particularmente la creación del Museo Muelle do Sertão.

Falk (2005), al discutir los desafíos del siglo XXI para las áreas urbanas cuyo uso industrial se deterioró, destaca la necesidad de encontrar soluciones creativas que la revaloricen. Muestra la complejidad vinculada a los proyectos de desarrollo de esos espacios, al mismo tiempo que identifica la aversión social por las inversiones tradicionales de la economía de mercado, incluyendo los bancos. Para el autor lo más adecuado sería que las intervenciones *“more and more have to be driven by ‘social entrepreneurs’, applying the factors that lead successful re-use”* (Falk, 2005: 98). En Recife se ve que ignorar esos aspectos es alimentar conflictos.

Asimismo, se identifican fenómenos típicos de ausencia de planificación de la actividad turística. Al mismo tiempo en que una parte cada vez menor de la sociedad se apropia de los beneficios económicos y financieros proporcionados por el crecimiento turístico se amplía el poder de los grupos económicos para manipular las políticas de crecimiento de esta actividad y se ignoran *las “expectativas y aspiraciones de los grupos locales situados en el ámbito territorial donde surge el turismo”* (Molina, 2005: 19).

Al comparar este caso con el paradigmático Puerto Madero, cuya intervención data de la década de 1990 (Bertoncello, 2006, Vieira & Castrogiovanni, 2010; Vieira, 2011) surgen similitudes, particularmente la preocupación por la valorización inmobiliaria del espacio y la cualificación para la actividad turística. Es importante decir que son varios los récords que Puerto Madero ostenta en el escenario turístico argentino. Posee el polo más importante de gastronomía, los mayores precios del mercado inmobiliario y los menores índices de criminalidad (Girola, Yacovino & Laborde, 2011).

La intervención de Buenos Aires se tradujo en un alto grado de pluralidad y articulación entre los sectores, incluyendo actividades económicas diversas, residencia y áreas de preservación ambiental. Giacomè (2008) destaca también la predominancia de espacios privados (cerca de 70%), lo que justifica el bajo grado de atención al criterio equilibrio entre espacios públicos y privados identificado por Bruttomesso (2004) como relevante. Replica las experiencias de otras ciudades del mundo que

recualificaron sus *waterfronts* concediéndoles características que les permiten ser consumidos turísticamente (Bertoncello, 2006).

Se percibe la similitud con Recife en relación al proyecto del Complejo Estación Docas de Belém (Neves *et. al*, 2009) considerando que combina cuatro estructuras: galpón que alberga actividades artísticas (acervo fotográfico permanente, artesanado, comida regional); galpón que concentra restaurantes y otros emprendimientos ligados a la gastronomía; galpón destinado al turismo de negocios; y galpón destinado a terminal fluvial. En esta intervención ya realizada, tanto la pluralidad como la multiplicidad y la combinación de los servicios públicos y privados son aspectos que están insuficientemente contemplados. Aunque haya una alta participación del sector público en la movilización de inversiones como se vio en Belém (Trindade Junior, 2005) el modelo apunta a la segregación espacial y la exclusión de las clases sociales más vulnerables

### PROYECTO PUERTO MARAVILHA – RIO DE JANEIRO

La región portuaria de Rio de Janeiro es responsable de preservar una parte significativa de la memoria espacial brasileña, porque en el siglo XIX después de la apertura de los puertos y la llegada de la familia real a Brasil, pasó a ocupar un lugar central en la red de transportes de la colonia y su conexión con el exterior. El comercio de esclavos y la exportación del café, cuyo primer ciclo se remonta a ese período, movilizaron el puerto y definieron su perfil (Fragoso & Florentino, 2001). Así, a su alrededor comenzaron a construirse las residencias de los trabajadores portuarios ligados a las cargas de café y a la mano de obra esclava.

Según Toledo (2012) entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX varias reformas permitieron la organización de un puerto moderno, cuyo muelle de 3.300 metros daría una línea recta a la costa de los barrios de la Saúde, Gamboa y Saco do Alferes. Una avenida de 40 metros de largo, 20 almacenes principales y 32 secundarios fueron viabilizados gracias a la toma de un área de 17,5 ha. Este fue el principal medio por el cual el puerto continuó creciendo durante el siglo XX. Entre las décadas de 1980 y 1990 el complejo portuario sufrió cambios en el área de carga de contenedores.

Desde el punto de vista de la ocupación humana la región permaneció marginada, caracterizada por agrupamientos de ascendencia esclava y operarios del puerto. Los cambios urbanos en la región privilegiaron las actividades portuarias y produjeron una especie de aislamiento de la población. Monteiro & Andrade (2012: 25) indican que ese espacio se transformó en un *“mero corredor vial conectando los diversos puntos de la región metropolitana de Rio de Janeiro”*. Los barrios portuarios pudieron desarrollar características propias en función de ese aislamiento relativo, mediante la ausencia de políticas inclusivas frente al desinterés del capital inmobiliario por los terrenos de la región considerada degradada y peligrosa.

El marco de la transformación del área portuaria de Rio de Janeiro se liga a la perspectiva de reposicionamiento del propio estado en el escenario nacional. Dentro de ese proceso fue articulada la construcción de un nuevo puerto en 1982 más moderno y automatizado. El Puerto de Itaguaí permitió transferir las actividades portuarias fuera del perímetro urbano del municipio. Para Cozic (2012) se trata de un proyecto de alejamiento del puerto en relación a la ciudad. El Puerto de Rio de Janeiro pasó por un redimensionamiento de sus actividades y sus flujos, lo que está vinculado con las consecuencias de la privatización y especialización de terminales.

Ducruet & Lee (2006) interpretan el conflicto entre los puertos y ciudades de Europa y Asia resaltando la interrelación de las transformaciones globales y locales. Actualmente, pocas ciudades asumen la condición globalizada de concentración de la actividad portuaria (*hub ports*). La simbiosis de la relación puerto-ciudad sufre profundos cambios que deben ser analizados tanto en su aspecto general como en la configuración local. Norcliffe (1996: 125) afirma que bajo esta lógica de transformación “*just as cities have found less need to be ports, so ports have found good reasons not to be in cities*”.

Frente al contexto contemporáneo de pérdida de relevancia del Puerto de Rio de Janeiro a nivel nacional y global en función de la desactivación de la parte substantiva de sus actividades se planifica la redefinición de ese espacio. Más allá del patrimonio portuario y su significado histórico para la ciudad, las características de los grupos sociales que habitan el entorno permiten la conservación de un patrimonio histórico y cultural significativo. Desde la década de 1980 se vienen definiendo los instrumentos legales que contribuyen a preservar los bienes culturales materiales e inmateriales del área (Cozic, 2012; Monteiro & Andrade, 2012).

Actualmente son 50 inmuebles declarados como patrimonio en la región del entorno del Puerto y 1.500 preservados. También están presentes en la región algunos equipamientos de alto valor cultural como la Ciudad del Samba y las escuelas de samba tradicionales (Escravos de Mauá, Escola de Samba Vizinha Faladeira, Bloco afro Filhos de Gandhi). Además hay que mencionar la Piedra de Sal que alberga una comunidad quilombola (Toledo, 2012).

La Operación Urbana Consorciada del Área de Especial Interés Urbanístico de la Región Portuaria de Rio de Janeiro, creada por la Ley Municipal 101/2009, cuyo nombre de fantasía es Proyecto Puerto Maravilha propone la intervención sobre esa área de aproximadamente 5 millones de m<sup>2</sup> y 22 mil pobladores según datos oficiales (Rio, 2009). El proyecto reúne tres barrios enteros, Saúde, Gamboa y Santo Cristo. En la Figura 5 se delimitan las subáreas destinadas a actividades de comercio, residencial, habitación de interés social, turismo cultural, turismo y entretenimiento y universidad/educación.



Figura 5: Área total de intervención del proyecto Puerto Maravilha según las actividades destinadas



Fuente: Rio, 2009

El título oficial del proyecto, operación consorciada, representa un aspecto importante del mismo y revela las acciones compartidas entre los sectores público y privado. Las inversiones están previstas para ser realizadas hasta 2014 en dos etapas. En la primera, el proyecto prevé el protagonismo del sector público, lo que propicia confiabilidad en la revalorización de la región tornándola de interés para el capital inmobiliario. En la segunda, los recursos provienen de inversores privados (Rio, 2009).

El proyecto Puerto Maravilha articula las tres instancias gubernamentales, pero es capitaneado por la prefectura del municipio de Rio de Janeiro. Rolnik relata que antes de la gestión del actual prefecto, Eduardo Paes, el gobierno federal se había involucrado en la creación de un proyecto para el puerto de Rio (Magalhães, 2011). Como propietario de la mayor parte de los terrenos del área, proponía fundar una empresa pública para gerenciar el proyecto, considerando que la intención era destinar parte de los terrenos a viviendas sociales.

La opción del gobierno de Rio fue un modelo distinto que concedió a una empresa municipal, la CEDURP (Compañía de Desarrollo Urbano de la Región del Puerto), la gestión de la operación consorciada. Frente a ese contexto, los terrenos del gobierno federal fueron vendidos a la prefectura de Rio de Janeiro. Así fue posible establecer la primera sociedad público-privada de la ciudad, cuyo consorcio vencedor (Consortio Puerto Novo) formado por las contratistas OAS, Carioca Ingeniería y Norberto Odebrecht, asumió la responsabilidad de ejecutar las obras del proyecto (Rolnik, 2011).

Además, la realización del proyecto está basada en una compleja ingeniería financiera que involucró la realización de subastas de certificados de potencial adicional constructivo (CEPACs), instrumento utilizado para atraer a los inversores de proyectos privados destinados a edificaciones

residenciales, comerciales y de negocios (Toledo, 2012). Hay que destacar que pese a ser un instrumento de gestión previsto en el Estatuto de las Ciudades se trata de la tercera operación consorciada de Brasil que utiliza el instrumento de la CEPAC (Cabral, 2011).

Conforme el Cuadro 3 el conjunto de objetivos establecidos por el proyecto Puerto Maravilha abarca infraestructura, habitación, cultura y entretenimiento, comercio e industria. En la zonificación del área de intervención y en el conjunto de objetivos del proyecto, la actividad turística asume un posicionamiento destacado (Rio, 2009), explicitando que el diagnóstico del plan definió una vocación para el área. Esto se debe al potencial de aumento de la recepción de turistas por el modal marítimo y al patrimonio histórico-cultural de la región.

Cuadro 3: Objetivos del Proyecto Puerto Maravilha

|   |
|---|
| <p>1) <b>INFRAESTRUCTURA</b> – recuperación completa de la infraestructura urbana de transportes y medio ambiente de la región<br/> Recualificación de 1 millón de m<sup>2</sup> de infraestructura urbana;<br/> Desarrollo del potencial constructivo de hasta 5 millones de m<sup>2</sup>;<br/> Preservación de mejoras del medio ambiente (forestación de aproximadamente 40 km., nuevas plazas y parques, limpieza del canal de mangle);<br/> Inversión de R\$ 3 billones y generación de cerca de 20 mil empleos directos.</p> |
| <p>2) <b>HABITACIÓN</b> – mejora de las condiciones habitacionales de la población existente y atracción de nuevos habitantes a la región<br/> Crecimiento del número de habitantes de la región de 20 mil a 100 mil;<br/> Recuperación de caseríos;<br/> Instalación de UPP en el Morro da Providência.</p>  |
| <p><b>3) CULTURA Y ENTRETENIMIENTO</b> - Creación de un <b>nuevo polo turístico para Rio de Janeiro</b><br/> Recuperación del patrimonio histórico y cultural existente;<br/> Implementación de nuevos equipamientos culturales y de entretenimiento.</p>   |
| <p>4) <b>COMÉRCIO E INDÚSTRIA</b> - atracción de sedes de grandes empresas, empresas de tecnología e innovación, modernización e incremento de la actividad portuaria de carga y del <b>turismo marítimo</b>.</p>   |

Fuente: Rio, 2013

Las inversiones ligadas a la actividad turística contemplan la edificación de un conjunto de museos (Museo de Arte de Rio – MAR; AquaRio y Museo de Amanhã) en sociedad con grandes empresas y fundaciones corporativas como patrocinadores (Fundação Roberto Marinho, Vale, Coca-Cola y Banco Santander) (Rio, 2009). Esos equipamientos contribuyen a componer un paisaje recualificado en el área portuaria y su conexión con el puerto de pasajeros expresa la relevancia del desarrollo de la actividad turística en el contexto general del proyecto. En la Figura 6 se observa en la imagen simulada del mar la articulación de los objetivos de promoción de la cultura y el arte con los espacios cualificados de entretenimiento.



Figura 6: Vista simulada del área de convivencia del Museo MAR – Inaugurado em 2013



Fuente: [www.portomaravilha/museumar](http://www.portomaravilha/museumar)

Las obras de infraestructura que deberán conceder mayor fluidez al territorio constan del cronograma de la primera etapa, que es un elemento crucial para la valorización de los espacios turísticos. Aquí se incluyen la reforma de las autovías, la construcción de garages subterráneos y la eliminación de una parte de la avenida perimetral que obstruye la vista marítima. Además, hay que destacar la instalación de carriles para vehículos livianos y nuevos muelles para transatlánticos (Monteiro & Andrade, 2012).

Las intervenciones propuestas en Rio de Janeiro se asemejan a otras experiencias de reordenamiento espacial en áreas de *waterfront*. En esa perspectiva, el caso más conocido en América Latina es el del barrio Puerto Madero en Buenos Aires. Conforme Vieira & Castrongiovanni (2010) el Plan Maestro asumió como propósito integrar el área portuaria por medio de la recomposición de su carácter urbano. Los autores concluyen que los resultados prácticos del plan explicitan la creación de otras formas de fragmentación socio-espacial. Fundamentalmente, las áreas que concentran los atractivos turísticos y los grandes emprendimientos inmobiliarios pasaron a integrar un escenario al cual se sumaron nuevas barreras, en gran medida invisibles.

En lo que hace al proyecto Puerto Maravilha las acciones intentaron que el ambiente urbano de la región sea un lugar seguro para los turistas y fomentaron los micronegocios. El proyecto promovió medidas de pacificación e inclusión productiva en el Morro da Providência, espacio en donde se instaló un teleférico. Según Monteiro & Andrade (2012) estas acciones se remontan a la década de 1980 cuando se invirtió en el centro de la ciudad para expandir los emprendimientos ligados al campo de la cultura como museos, bibliotecas y cafés. Actualmente, existe una confluencia de fuerzas que pueden impulsar dichos objetivos. Santos (2010) revela que se ha dado un proceso de valoración

especulativa de ese espacio de la ciudad que puede comprometer el proyecto, inviabilizando varias inversiones.

Monteiro & Andrade (2012) destacan que el proyecto ya sufrió varios cambios. Uno de ellos es el cambio en los planes del Muelle Mauá donde se instalará el Museo do Amanhã (Figura 7). Originalmente, se preveía construir un espacio amplio de jardines. El cambio se vincula a la planificación turística de ese espacio, ya que el lugar destinado al nuevo museo se ubica al lado de la terminal de cruceros marítimos administrada por la empresa Píer Mauá S/A. De acuerdo con Igrejas (2012) esta empresa realizó un plan significativo de inversiones que se suma al Proyecto Puerto Maravilha. Intenta ampliar el atractivo de los barcos y transformar sus almacenes en “*un gran polo de gastronomía, ocio y negocios*” (Igrejas, 2012: 52).

Figura 7: Imágenes proyectadas del Proyecto Museo do Amanhã – Vista aérea y mirador



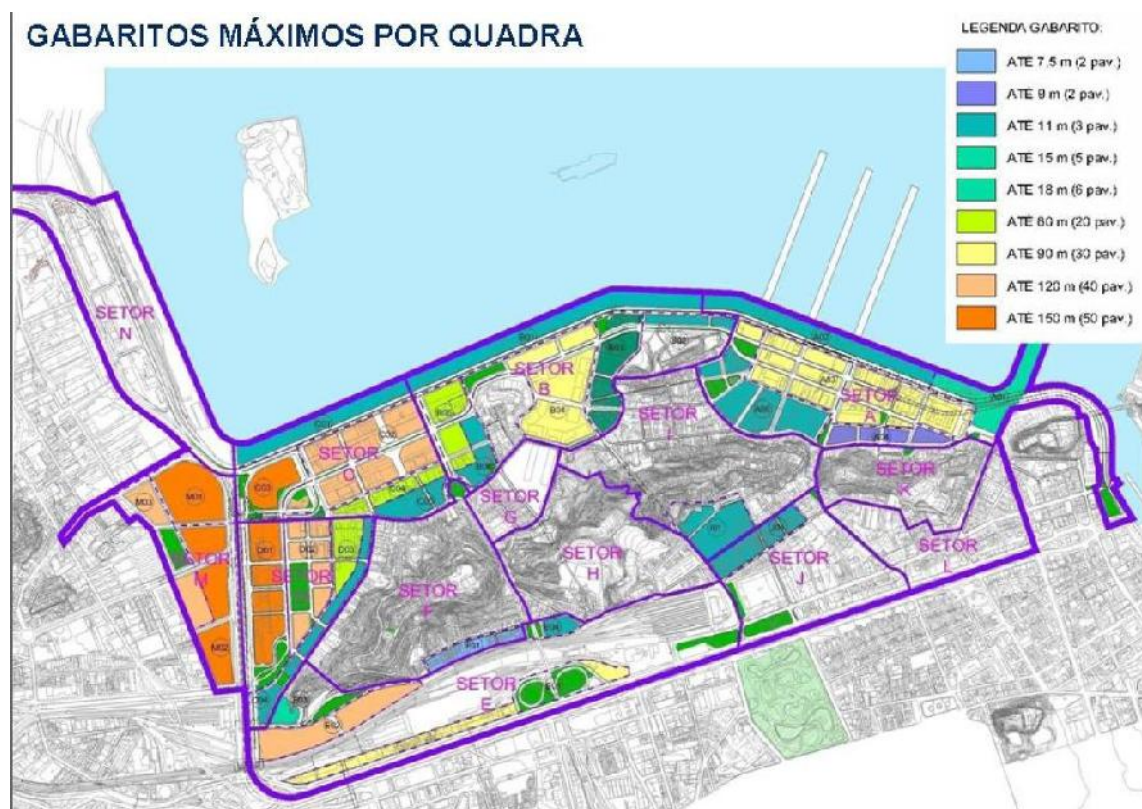
Fuente: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>

Otro cambio se refiere a la creación de un circuito de celebraciones africanas para la cual se designó un grupo de trabajo curatorial enfocado en la historia y la arqueología, que abarca el Muelle do Valongo, Muelle da Imperatriz, Pedra do Sal, Jardín Suspenso do Valongo, Largo do Depósito, cementerio dos Pretos Novos y Centro Cultural José Bonifácio (Porto Maravilha, 2012). Los cambios ratifican el objetivo de desarrollo de la cultura y el turismo por medio de la creación del nuevo polo turístico. En la segunda etapa del proyecto, en la cual las inversiones deberán ser realizadas integralmente por el sector privado se observa que el éxito depende de la consolidación de un

escenario favorable a las expectativas empresariales. Además, la estrategia de lanzamiento de las CEPACs y su comercialización son la clave para el financiamiento de los emprendimientos (Cabral, 2011). Así, algunos de los grandes emprendimientos, especialmente los volcados a la oferta de oficinas y la ampliación del parque hotelero, han liderado las acciones del sector privado.

La zonificación del área y la liberación de los límites máximos de construcción permiten proyectar un conjunto de edificios volcados a un público de altos ingresos. Varios de esos emprendimientos son de 50 pisos (límite máximo). La Figura 8 muestra la ubicación disponible y el límite máximo por zona (Rio, 2013). Uno de esos emprendimientos es el Trump Towers Rio (Figura 9), que cuenta con 5 torres de 150 metros de altura y 38 pisos. Están localizadas en la Avenida Francisco Bicalho (Quaiano, 2012). Condiciones similares presenta el Complejo Porto Atlântico Business Square, donde se instalarán unidades hoteleras de las cadenas IBIS y ACCOR.

Figura 8: Altura máxima de los edificios por cuadra – zonificación Puerto Maravilha



La amplitud y complejidad del Proyecto Puerto Maravilha se evidencia en el conjunto de acciones y en la forma como se articulan los sectores público y privado. Rio de Janeiro preservó en su forma espacial las características excluyentes del modelo histórico de inserción brasileña al contexto mundial. Por un lado ese fenómeno revela el amplio proceso de exclusión socioespacial, y por otro lado explicita la riqueza cultural y el patrimonio edificado. Así, el desafío de redefinir el *waterfront*



carioca y sus alrededores resulta un particular ensayo de reforma urbana para reconfigurar la ciudad (Cozic, 2012).

Figura 9: Proyección Trump Towers Rio



Fuente: [www.portomaravilha.com.br/noticias](http://www.portomaravilha.com.br/noticias)

Como destaca Giacomet (2008) en el caso de Puerto Madero, donde son innumerables los elementos críticos observados por los analistas del proyecto, los conflictos y contradicciones inherentes al Proyecto Puerto Maravilha son inevitables. Los emprendimientos planeados apuntan al público de altos ingresos, consumidores de bienes culturales y de la cultura popular como producto. Para Igrejas (2012: 119) la estrategia para minimizar los conflictos ha sido establecer una *“ideología del bien común, en un intento de cooptar y adherir a los afectados, no siempre adeptos a la causa”*. Además, los mega-emprendimientos reproducen el modelo de privatización de las vistas puesto que en los sectores A, B, C, D y M (Figura 7) los límites máximos de construcción oscilan entre 30 y 50 pisos. Es de esperar que las expectativas e intereses de los inversores entren en conflicto con las demandas de la población que tradicionalmente ocupó y ocupa ese área de la ciudad.

Considerando estos aspectos y el carácter dialéctico del proceso hay que reconocer que el proyecto suplanta la lógica del binomio comercio-entretenimiento, responsable del empobrecimiento de varias experiencias similares (Bruttomesso, 2004) al recualificar el espacio del *waterfront* de Rio de Janeiro. En ese caso existe una pluralidad de actividades que no dirige el foco de la intervención exclusivamente a los atractivos turísticos culturales, sino que se extiende a la promoción de las actividades emprendedoras de residencias de alta gama. Aunque apunta a mantener los núcleos poblacionales de relevancia histórica y cultural para la ciudad y la región. El proyecto combina las acciones públicas y privadas. El sector público debe establecer las condiciones para que los

emprendedores privados puedan invertir. Esto indica que los tres aspectos asumen un alto grado de contemplación.

Las tensiones del proceso permiten indicar el riesgo de que los mayores beneficios del proceso sean apropiados por grupos sociales que ya son más privilegiados en el sistema (Molina, 2005). Así, se observa la tendencia a ampliar las contradicciones sociales y de establecimiento de restricciones espaciales a los grupos menos favorecidos. Es probable que las inversiones enfocadas en objetivos a corto plazo que pueden poner en riesgo el patrimonio sociocultural de esa región, compongan el conjunto de intervenciones en el espacio. Esto se debe a que el ambiente que antecede a la realización de grandes eventos fertiliza expectativas positivas, especialmente en función del rol central de Rio de Janeiro en la economía turística de Brasil.

El proyecto Puerto Maravilha posee fuertes conexiones con el Plan Maestro que delineó las intervenciones sobre Puerto Madero en Buenos Aires. En ese caso, como en Argentina, existe una perspectiva amplia que moviliza muchos recursos para reordenar el área bajo intervención buscando la recomposición del carácter urbano. En lo que respecta a los recursos financieros en particular, reafirma la tendencia evidente desde la década de 1990 de recurrir al aporte privado, debido a la imposibilidad de contar sólo con recursos públicos (Núñez & Gopegui, 2013).

También existe la preocupación de posibilitar la reaproximación al mar por medio de la incorporación de áreas de recreación y ocio. Vieira & Castrogiovanni (2010) y Vieira (2011) explican cómo el proyecto Puerto Madero reocupó el vacío espacial y funcional entre la tierra y el río con nuevos actores, desde residentes de alto poder adquisitivo, empleados de los equipamientos de ocio y comercio, universitarios, ejecutivos y turistas. Todo indica que un proceso similar de ocupación del “*umbral de casa abandonada*” (Hall, 1993) está en curso en Rio de Janeiro. La relevancia que Puerto Madero asumió para Buenos Aires en términos de oferta turística (Bertoncello, 2006) puede ser extendida al caso brasileño.

Bertoncello (2006) muestra cómo el proyecto de recualificación de Puerto Madero consolidó en la ciudad el diálogo intertemporal, ya que ese espacio ‘habla’ del pasado y también del presente de la ciudad. Al mismo tiempo, los casos concretos posibilitan que se perciba la influencia sobre el reacuerdo de la trama social que se materializa en el territorio. Como sintetiza Hoyle (2000) la recualificación de los *waterfronts* involucra diversos actores y sus intereses, frecuentemente contradictorios.

La intervención en el *waterfront* de Santos, São Paulo, analizada por Neves *et al.* (2009) y Souza (2006) también es reveladora de trazos comunes y de intencionalidades aproximativas entre los dos casos. El aspecto que más llama la atención se refiere a la búsqueda por aliar valores culturales al desarrollo económico como estrategia para promover la revitalización urbana. Esto se lleva a cabo por medio de las intervenciones en los equipamientos históricos que permiten revalorizar la historia

de la ciudad y actuar sobre la autoestima de los pobladores. El proyecto de restauración de la Bolsa do Café, la reurbanización de las plazas centrales y la implementación de un tranvía turístico son algunas de las acciones realizadas (Souza, 2006). El Proyecto Alegria Centro, que abarca las intervenciones sobre el área de conexión puerto-ciudad en Santos, deja clara la importancia de la generación de empleo y del carácter estratégico del ámbito náutico desde el punto de vista turístico y científico (Neves *et al.*, 2009).

El proyecto de intervención de Santos así como el que se está realizando en Porto Alegre (Vieira, 2011; 2012), se revelan bastante contaminados por las experiencias mencionadas. En el primer caso se percibe un mayor énfasis en los aspectos de la pluralidad y multiplicidad de las inversiones. En Porto Alegre se percibe menos énfasis en la multiplicidad y una tendencia a dar centralidad al binomio comercio-entretenimiento. Pero ambos, como en el caso de Rio, se preocupan por establecer servicios de carácter público como los museos.

## CONSIDERACIONES FINALES

Un primer aspecto que deriva de esa reflexión se refiere al rol que el turismo cultural y la valoración del patrimonio histórico asumen en el contexto de la recualificación de los *waterfronts* y sus áreas del entorno. En ese sentido, gran parte de las ciudades portuarias brasileñas presentan potencialidades para insertarse en ese segmento turístico cultural. Además, es evidente que la expansión del turismo marítimo genera nuevas oportunidades de flujos que precisan estímulos para que los efectos multiplicadores vayan más allá de las terminales de embarque/desembarque. En los dos casos analizados se entrelazan dos cuestiones: promover los bienes culturales y estimular la permanencia de los turistas mediante la ampliación del conjunto de atractivos.

El segundo aspecto a destacar está relacionado con la problemática de la desconexión entre puertos y ciudades, que es un proceso contemporáneo que se torna cada vez más claro en el caso brasileño debido a la modernización que atraviesa el sistema portuario desde la década de 1990. Lo que se percibe en base a los casos estudiados es que la capacidad del sector público para realizar proyectos de esa envergadura es limitada.

Además, las sociedades público-privadas han significado un rápido proceso de privatización del paisaje urbano, lo que puede volverse contra el objetivo de promover el desarrollo de la actividad turística más allá de la perspectiva sectorial. En ese sentido, es posible que parte de esas experiencias de recualificación de los *waterfronts* no generen una nueva conexión orgánica con sus ciudades. Por lo tanto, existe el riesgo de crear nuevos espacios que actúen como enclaves de apariencia posmoderna, con edificaciones de arquitectura sustentable, pero que dejen a los pobladores autóctonos excluidos de sus beneficios.

Se optó por utilizar los factores indicados por Bruttomesso (2004) y las indicaciones de planificación de Molina (2005) como referenciales para el análisis de los proyectos. Los indicadores derivados del análisis del primer autor se muestran satisfactorios para orientar la reflexión sobre los aspectos cualitativos de la intervención urbana.

Cuadro 4: Grado de adecuación de los casos mencionados y de los casos analizados a los indicadores de éxito de la intervención en *waterfronts*

| FACTORES / INDICADORES   | CASOS SELECCIONADOS DE INTERVENCIONES REALIZADAS Y EN CURSO SOBRE WATERFRONTS |                |                  |        |              |              |
|--|---|----------------|------------------|--------|--------------|--------------|
|  | ESTUDIOS DE CASO  |                | OTRAS BRASILEÑAS |        |              | ARGENTINA    |
|  | RECIFE  | RIO DE JANEIRO | BELÉM            | SANTOS | PORTO ALEGRE | BUENOS AIRES |
| 1) Pluralidad de funciones   | BAJO  | ALTO           | BAJO             | MEDIO  | ALTO         | ALTO         |
| 2) Multiplicidad de las actividades desarrolladas y articulación de sectores | BAJO  | ALTO           | BAJO             | MEDIO  | BAJO         | ALTO         |
| 3) Coexistencia de lo público y lo privado                                   | MEDIO   | ALTO           | BAJO             | ALTO   | MEDIO        | BAJO         |

Fuente: Organizado por los autores en base a Bruttomesso (2004)

El Cuadro 4 sintetiza su aplicación al conjunto de casos mencionados traduciendo su capacidad de explicitar problemas y avances. Aún así no se puede decir que sean indicadores suficientes para instrumentalizar el análisis de la relación entre el fomento de las actividades turísticas y el desarrollo socioeconómico. En ese sentido, en base a las cuestiones discutidas por Molina (2005) se considera la importancia de la planificación en turismo, que involucra ampliar los puntos positivos del territorio y mitigar los efectos negativos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bernardes, D. A. & Nascimento, A.** (2012) "As pessoas fazem política cultural? O caso do Cais José Estelita". III Seminário Internacional de Políticas Culturais, Fundação Casa Rui Barbosa, Recife
- Bertoncello, R.** (2006) "Maio/2006: El Puerto Madero de Buenos Aires. El turismo como objetivo y como estrategia". Revista Patrimônio: Lazer e Turismo 3(maio): s/p
- Bischof, S.** (2007) "Waterfront revitalization in Riga – the case of Kipsala". Master Thesis, The University of Turku, Faculty of Humanities Baltic Sea Region Studies, Turku
- Brasil; Pernambuco; Recife; Olinda; Porto Digital; Parque Expo** (2006) "Projeto urbanístico Recife-Olinda", Brasília
- Brasil** (2009) "Proposta estratégica de organização turística – Copa do Mundo 2014", Brasília
- Bruttomesso, R.** (2004) "Complejidad en la relación puerto-ciudad". Ingeniería y territorio 67:22-31

- Bruttomesso, R.** (2008) "Las ciudades del agua: las protagonistas del nuevo siglo". ExpoZaraGOza, Zaragoza. Disponível em <http://www.expozaragoza2008.es/>. Acessado em Março de 2012
- Cabral, S. L.** (2011) "Operação urbana consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – Porto Maravilha". Trabalho de Conclusão de Curso – MBA Finanças IBMEC/DF, Brasília
- Cozic, B.** (2012) "Les relations ville-port à Rio de Janeiro: entre difficultés et perspectives de développement". COFINS [online]. 15. posto on line em 22 de junho de 2012. Disponível em <<http://cofins.revues.org/7737>>
- Dolores, A. C.** (2012) "Centro de artesanato pronto". Diário de Pernambuco. Disponível em: <http://www.portodorecife.pe.gov.br/saladeimprensa/2012-08-06-3.htm>. Acessado em Fevereiro de 2013
- Ducruet, C. & Lee, S.W.** (2006) "Waterfront redevelopment and territorial integration in Le Havre (France) and Southampton (UK): implications for Busan, Korea". *Ocean Policy Research* 21(2): 127-156
- Falk, N.** (2005) "New uses for old industrial buildings". In: Stratton, M. (Org.) *Industrial Buildings - Conservation and Regeneration*. Taylor & Francis e-Library, London, pp. 89-102
- Figuerola, V.** (2006) "Projeto urbanístico Recife-Olinda 2006: territórios de oportunidades". *Revista aU* [online]. Disponível em: <http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/149/projeto-urbanistico-recife-olinda-26571-1.asp>>. Acessado em 2012
- Fragoso, J. & Florentino, M.** (2001) "O arcaísmo como projeto – mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia - Rio de Janeiro de 1790/1840". *Civilização Brasileira*, Rio de Janeiro
- Giacomet, L.** (2008) "Revitalização portuária: caso Puerto Madero". Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre
- Girola, M. F.; Yacovino, M. P. & Laborde, S.** (2011) "Recentrando la centralidad: procesos de recualificación urbana y espacio público en la ciudad de Buenos Aires desde una perspectiva etnográfica". *Cuaderno Urbano: Espacio, Cultura, Sociedad* 10(junho): 25-40
- Hall, P.** (1993) "As áreas portuárias: uma nova fronteira urbana". University of Califórnia, Berkeley
- Hoyle, B.** (2000) "Global and local change on the port-city waterfront". *Geographical Review* 90(3): 395-417
- Igrejas, P. M.** (2012) "Reinventando espaços e significados – propostas e limites da urbanização turística no Projeto Porto Maravilha". Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro
- Laville, C. & Dionne, J.** (1999) "A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa ciências humanas". Artmed, Porto Alegre
- Lins, L.** (2012) "Cores do artesanato no Novo Porto do Recife". *Jornal O Globo*. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/boa-viagem/as-cores-do-artesanato-no-porto-de-recife-6690216>. Acessado em Fevereiro de 2013



- Magalhães, R. A.** (2011) "Porto Maravilha para quem?" Encontro com Raquel Rolnik no IAB-RJ, IAB-RJ, Rio de Janeiro
- Molina, S.** (2003) "O pós-turismo". Aleph, São Paulo
- Molina, S.** (2005) "Turismo – metodologia e planejamento". EDUSC, Bauru-SP
- Monié, F.** (2003) "Planejamento territorial, modernização portuária e logística – o impasse das políticas públicas". Geoeconomia do gás natural no cone sul. Relatório Técnico de Pesquisa. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pesquisa.htm>>; Acessado em: Março de 2011
- Monié, F. & Vasconcelos, F. N.** (2012) "Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação" COFINS [online] 15. posto on line em 22 de junho de 2012. Disponível em <<http://cofins.revues.org/7737>>
- Monteiro, J. C.C. & Andrade, J. S. C.** (2012) "Porto Maravilha a contrapelo". E-metropolis 8(3): s/p
- Neves, M. F. B.; Kolhy, Lélío M. M.; Cunha, Í. A. & Canepa, C.** (2009) "Reconversão de áreas portuárias abandonadas e atividades terciárias – casos das cidades de Santos e Belém." Patrimônio: Lazer e Turismo 6(5): 95-112
- Norcliffe, G.** (1996) "The emergence of postmodernism on the urban waterfront - geographical perspectives on changing relationships". Journal of Transport Geography 4(2): 134-196
- Núñez, T. & Gopegui, G. R.** (2013) "Génesis de un proyecto: Puerto Madero". riURB – Revista Iberoamericana de urbanismo 09: 103-119
- Pernambuco Porto do Recife** (2009) "Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições. Projeto Básico – Termo de Referência". Governo do Estado do Pernambuco, Recife
- Porto Maravilha** (2012) 2Prefeitura cria circuito da herança africana". Disponível em <http://portomaravilha.com.br/conteudo/ccjb.aspx>. Acessado em janeiro de 2013
- Quaino, L.** (2012) "Construção da Trump Towers Rio começa no 2º semestre de 2013 – empreendimento terá cinco torres na Avenida Francisco Bicalho". G1. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/12/construcao-da-trump-towers-rio-comeca-no-2- semestre-de-2013.html>. Acessado em: Janeiro de 2013
- Rio** (2013) "Operação urbana Porto Maravilha – reurbanização e desenvolvimento socioeconômico". CDURP, Rio de Janeiro
- Rio** (2009) "Projeto Porto Maravilha". PMRJ, Rio de Janeiro
- Rolnik, R.** (2012) "Grupos se mobilizam no Recife contra projeto imobiliário no cais José Estelita". Disponível em <http://raquelrolnik.wordpress.com/2012/03/19/grupos-se-mobilizam-no-recife-contra-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita/> Acessado em março de 2013
- Rolnik, R.** (2011) "Porto Maravilha: custos públicos e benefícios privados?". Disponível em <http://raquelrolnik.wordpress.com/2011/06/13/porto-maravilha-custos-publicos-e-beneficios-privados/>. Acessado em dezembro de 2012
- Sales, P. M. R. de** (1999) "Santos – a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo". Tese de Doutorado em Arquitetura. Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo

- Santos, M.** (2006) "A natureza do espaço – técnica e tempo, razão e emoção". Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo
- Santos, M. & Silveira, M. L.** (2008) "O Brasil: território e sociedade no início do século XXI". Record, Rio de Janeiro
- Santos, R. S. dos.** (2010) "Turismo como mote e mercadoria: percepções sobre o projeto porto Maravilha". Revista Itinerarium 3: 1-22
- Souza, C. D. C.** (2006) "Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias – Porto de Santos – desafio deste novo século". Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), Universidade de São Paulo, São Paulo
- Suape** (2012) "Histórico". Disponível em <<<http://www.suape.pe.gov.br/institutional/historic.php>>>. Acessado em Janeiro de 2012
- Toledo, M. P.** (2012) "Participação de instituições locais em projetos de revitalização urbana: o caso do projeto Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro". Dissertação de Mestrado em Administração Pública e de Empresas, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas/FGV, Rio de Janeiro
- Trigo, L. G. G.** (2003) "Turismo brasileiro e a questão social - Reflexões sobre um novo turismo". Aleph, São Paulo
- Trindade Junior, S. C.** (2005) "Entre o público e o privado: agentes e estratégias de apropriação do espaço na orla fluvial de Belém-Pará (Brasil)". Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona IX (194): s/p
- Vieira, O. A. D. & Castrogiovanni, A. C.** (2010) "Um olhar sobre a revitalização do bairro Puerto Madero, em Buenos Aires". Rosa dos Ventos. Universidade Caxias do Sul, 1 (1): 16-30
- Vieira, O. A. D.** (2012) "A revitalização do cais Mauá – por uma outra possibilidade". Rosa dos Ventos. Universidade Caxias do Sul, 4(1): 25-39
- Vieira, O. A. D.** (2011) "As revitalizações dos espaços portuários de Puerto Madero-Buenos Aires e do Cais Mauá-Porto Alegre e suas relações com o entorno. Por uma análise de aproximação". Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre

Recibido el 12 de mayo de 2013

Reenviado el 26 de julio de 2013

Aceptado el 03 de agosto de 2013

Arbitrado anónimamente

Traducido del portugués