

SER “CARIOCA” / SER “FLUMINENSE”: LA CREACIÓN DE IDENTIDADES POR LAS FRONTERAS POLITICO-ADMINISTRATIVAS EN EL ESPACIO SUDAMERICANO

AUGUSTO CÉSAR PINHEIRO DA SILVA

Pontifícia Universidade Católica de Rio de Janeiro (PUC-Rio), Brasil

Resumen: La creación de las identidades territoriales dae desde una historicidad espacial asociada a los movimientos político-administrativos y económicos en el tiempo y el espacio. Una de las características más destacadas de esta creación es la frontera, un mecanismo de límite y definición de proyectos de política territorial, cuyos agentes pueden y deben ser identificados en las investigaciones académicas de las ciencias sociales y políticas. La ciudad-estado Río de Janeiro, en Brasil, posee una historia bastante *sui generis* en relación con la creación de sus identidades expresadas no solamente en sus distintos territorios sino en perspectivas antropológicas y sociológicas diferenciadas, con fuerte impacto espacial. El ser “carioca” o ser “fluminense” en Brasil implica condiciones espaciales que refuerzan la idea de que hoy, frente a la metropolización en el mundo, las fronteras territoriales necesitan ser revisadas y repensadas para que una nueva condición de pertenencia a los territorios sea creada y fortalecida para la calidad de vida en ambientes demográficamente millonarios de las grandes metrópolis del mundo.

Palabras clave: identidades, territorio, fronteras, Rio de Janeiro, metropolización

Abstract: The creation of territorial identities is based on a spatial historicity associated with political-administrative and economic movements over time and space. One of the most striking features of this creation is the boundary, a limiting mechanism and definition of territorial policy projects, whose agents can and should be identified throughout the academic researches in the areas of social and political sciences. The city-state Rio de Janeiro, in Brazil, has a very *sui generis* history in relation to the creation of its identities that are expressed not only in distinct territories but also in distinct anthropological and sociological perspectives, with a strong spatial impact. Being a Carioca (from the city) or being from Rio de Janeiro state involves space conditions that reinforce the idea that today, facing the world's metropolization, territorial boundaries need to be revised and rethought so that a new condition of belonging to the territories is created and strengthened for the quality of life in environments demographically millionaires of the great metropolis of the world.

Keywords: identities, territory, borders, Rio de Janeiro, metropolization

1. La importancia de la Bahía de Guanabara para la fundación de la Ciudad de Río de Janeiro en las rutas comerciales del Atlántico sur

A principios del siglo XVI, en abril de 1500, las carabelas portuguesas desembarcaban en el continente sudamericano. El Tratado de Tordesillas (1494) encontró, como una línea de demarcación entre las tierras de la Corona de Portugal y el Reino de Castilla, el meridiano a 370 leguas al oeste de la isla de Santo Antão, en el archipiélago de Cabo Verde, África. Esta línea se encuentra a medio camino entre las islas portuguesas y las islas del Caribe, descubiertas por Cristóbal Colón y que pertenecían al Reino de Castilla. Los territorios al este de dicho meridiano serían de Portugal, mientras que los territorios al oeste, de Castilla. El tratado fue ratificado por Castilla el 2 de julio y Portugal el 5 de septiembre de 1494.

Por lo tanto, casi todo el este de la costa del continente sudamericano llegó a pertenecer a Portugal, que inmediatamente envió expediciones al Nuevo Mundo con la intención de encontrar las importantes minas de oro y plata que han impulsado el crecimiento y el fortalecimiento de las emergentes economías de mercado de los imperios europeos. Estos, a su vez, iniciaron una nueva fase de la economía global, basada en el mercantilismo y en la expansión colonial de nuevas tierras conquistadas por el advenimiento de las tecnologías de circulación marítima por los grandes océanos del planeta.

A pesar del fuerte interés de los portugueses por la colonización de la parte noreste de su legado continental en Suramérica (debido a la proximidad de esta región con el continente europeo y el clima cálido y húmedo que reforzaba las actividades de exportación de caña de azúcar a Europa), el gran deseo de ese reino ibérico era el control de parte del circuito mercantil que florecía a través del atlántico sur bajo el mando de la Corona Española. Reforzar el flujo de metales preciosos procedentes de la bahía del Río de la Plata, bajo el mando español, obligaba Portugal a buscar tierras más hacia sur, más meridionales (imagen 1), para llegarse a lo territorio español por el continente a través de las entradas de colonos mamelucos e indios cristianizados. Comenzaba así la quiebra de la primera frontera occidental en América del Sur (Tordesillas) para la búsqueda de los yacimientos de oro y plata en el interior del continente, dominado oficialmente por el Reino de España, pero poco vigilado debido a la amplitud del espacio territorial. En realidad, el sobrepaso de la primera frontera se dio más intensamente por la vasta red hidrográfica del continente, especialmente las

del río Amazonas y los de la Cuenca del río Paraná, esa centralizada entre los dos territorios imperiales europeos. Así el Reino de Portugal podría llegar a Potosí, en el corazón de la América española (imagen 1), donde procedía la información sobre grandes depósitos de oro y plata explotados por los colonizadores españoles. Si por el océano la llegada a Potosí sería muy compleja debido a la fuerza de las escuadras españolas, por la navegación fluvial de los ríos que desaguaban en el Atlántico, las entradas de los colonos por tierras continentales en la dirección del deseado dominio español no eran imposibles.



Imagem 1: Reparto de Sudamérica entre los Reinos de España y Portugal en los siglos XV y XVIII

Número 1: Espaço inicial de la colonización económica portuguesa en América del Sur (Noroeste)

Número 2: Presencia portuguesa en el Sur de la colonia a ampliar en control del flujo de metales de España (Sureste)

Número 3: Potosí, el “sueño dorado y plateado” de los imperios coloniales en Suramérica (actual Bolivia)

Asequible en: <https://br.pinterest.com/pin/218002438191493671/?lp=true>.

Fecha de consulta: 13 enero 2018. Adaptado.

Al ubicarse en el camino a las principales rutas comerciales en el Atlántico sur, la ciudad de Río de Janeiro fue elevada a capital de la colonia portuguesa en América (1763) tanto por la disminución de las actividades de caña de azúcar en el noreste de Brasil, así como por el descubrimiento de la “brasileña Potosí” en las ciudades de la provincia de Minas Gerais, en el interior más distante del litoral ampliamente colonizado y explotado. La nueva condición económica transformó los puertos del sudeste en los más importantes de la colonia ya que los del nordeste, a partir del siglo XVIII, entraron en plena decadencia. Por lo tanto, la sede de la colonia ubicada en la bahía de Guanabara llevó para allá la burocracia del estado portugués al Río de Janeiro y la nueva posición político-administrativa de la ciudad impulsó el crecimiento urbano de la pequeña localidad conocida hacía mucho tiempo como la de casas coloniales en medio de la selva tropical y la muy grandes diversidades biológicas marina y continental, lo que pasó a acuñar su fama de “paraíso tropical”. La importancia del puerto de la ciudad de Río de Janeiro fue impulsado por el importante bahía de Guanabara, que, rincón del paraíso de las ballenas y los bancos de peces, se convirtió en una fortaleza importante para barcos de las fuerzas imperiales europeas (sobre todo de la escuadra inglesa) y del propio Imperio Brasileño, a ser fundado en la segunda década del siglo XIX tras el retorno de la familia hacia Europa en 1822.

2. Narrativas espaciales sobre “cariocas” y “fluminenses” y sus territorios de desarrollo del Imperio Brasileño

La llegada a Río de Janeiro de la familia real portuguesa en 1808 cambió en definitivo la posición política, territorial, social y espacial de la ciudad portuaria en el sureste de la colonia. De acuerdo con Abreu (1992), circa de 15 mil personas de la corte portuguesa y sus colaboradores llegaron a las carabelas a Río de Janeiro, y generaron de inmediato un gran problema de la ocupación alrededor de la Bahía de Guanabara que, en aquél momento, de acuerdo el mismo autor, ya contaba con casi 250 mil habitantes. Los cambios políticos y administrativos rápidos impuestos a la ciudad-puerto de Río de Janeiro entre 1763 (año en que fue nombrada como la sede de la colonia portuguesa en América) y 1808 (fue convertida en la sede del Imperio Portugués), generaron acciones muy intensas en su modelado urbano. Río de Janeiro tenía un sitio muy tímido y exprimido entre el océano y los macizos costeros, y era restringida a los 4 morros históricos sobre los cuales la ciudad se asentó en los casi 250 años de su fundación.

Ser “carioca” / ser “fluminense”: la creación de identidades por las fronteras político-administrativas en el espacio sudamericano

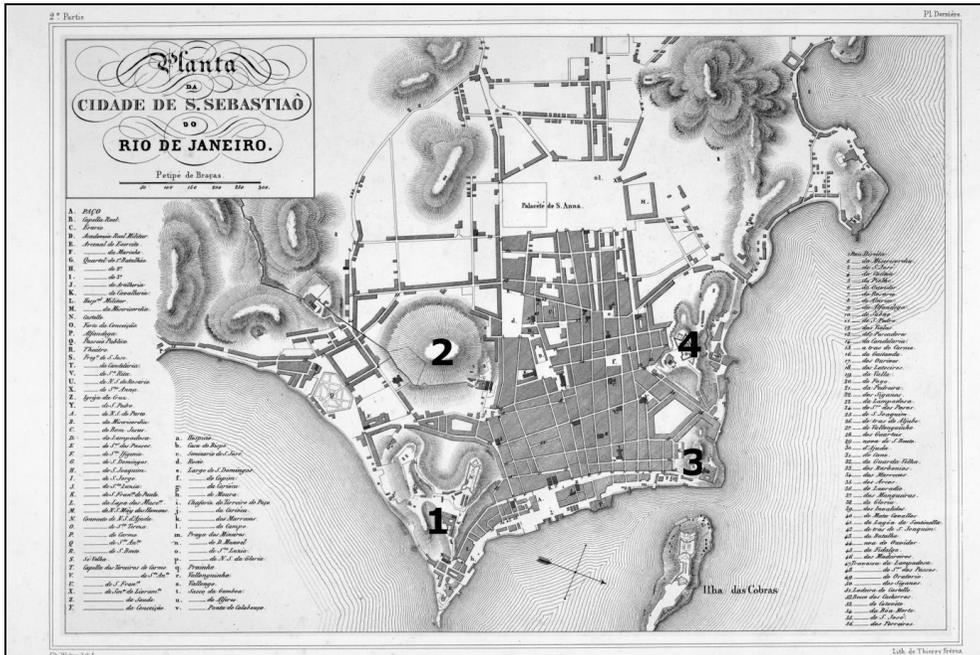


Imagen 3: La ciudad de Río de Janeiro en comienzos del siglo XIX: una población con circa de 50 mil habitantes entre los cuatro morros históricos: (1) Morro do Castelo, (2) Morro de Santo Antônio, (3) Morro de São Bento y (4) Morro da Conceição. La llegada de la Familia Real en 1808 trajo circa de 15 mil personas a vivir en la nueva capital del Imperio Portugués.

Asequible en: <https://br.pinterest.com/pin/272608583669860430/>

Fecha de consulta: 13 enero 2018. Adaptado.

Hay que señalar que la palabra carioca, gentilicio para los nacidos en la ciudad de São Sebastião do Río de Janeiro, es utilizada desde el siglo XIX, cuando la primera Constitución imperial del nuevo país (1824) pasó a vigilar, separándose, en 1834, una parte del territorio fluminense para convertirlo en la nueva unidad territorial nombrada “Municipio Neutro” (territorio real para la gestión directa de la Corona Brasileña y donde está el sitio histórico de la ciudad de Río de Janeiro). El resto de la provincia de Río de Janeiro, a partir de entonces, fue nombrada “Provincia fluminense”. Pero, ¿qué significan esos nombres? En el siglo XVI, los indios Tupinambás, que dominaron la región de la Bahía de Guanabara, han bautizado a los invasores portugueses *Akari* (término tupí guaraní de una especie de pez, el pez gato), debido al hecho de que los cascos de los soldados portugueses se asemejaban a las escamas típicas que revisten ese pescado. Con la segunda expedición portuguesa a la bahía de Guanabara en 1503, dirigido por Gonzalo Coelho,

Es importante señalar sobre los grandes problemas ambientales que el entorno de la bahía de Guanabara ya venía sufriendo desde la intensa explotación de los recursos tropicales a las márgenes de los caudalosos ríos que cortaban la “Baixada fluminense”. Este espacio, que desde el período colonial estaba ocupado por colonos diversos que explotaban las tierras planas y húmedas de la región para los cultivos de géneros alimenticios de consumo de la ciudad de Río de Janeiro y para la exportación por el puerto de esa ciudad, sufría con el sedimentación de sus ríos y el depósito de sedimentos orgánicos e inorgánicos en el fondo y a lo largo de sus lechos, lo que obstaculizaba e reducía la intensa navegación fluvial entre el fondo de la bahía y el interior de la baixada. Muchos puertos fluviales de esa región impulsaban la economía mercantil del período y ayudaban a conectársela al Municipio neutro y sede de la Corona. Tras los constantes y crecientes problemas ambientales, las enfermedades tropicales (dengue, fiebre amarilla, cólera) se extendían a las haciendas de la baixada que eran afectadas por la muerte de sus trabajadores, especialmente los esclavos, al largo de los siglos XVIII y XIX. La importancia de los ríos para el establecimiento de los contactos sociales y económicos entre la ciudad portuaria e imperial y el interior de la baixada explica el gentilicio “fluminense”, o sea, aquel que depende de los ríos.

Bajo una condición político-administrativa más amplia que sus capacidades físico-territoriales, la concentración de personas en Río de Janeiro creció exponencialmente a lo largo del siglo XIX. Tal situación generó el desgaste acentuado de los ecosistemas periféricos con la amenaza de que el equilibrio ambiental de la bahía se rompiera debido a la destrucción de los manglares y pantanos típicos de una región tropical con suelos arenosos y capa freática muy cerca de la superficie. Las obras de retroceso del mar fueron dinamizadas para la ampliación del puerto de Río de Janeiro. Las lagunas en el continente también fueron desecadas. Esas intervenciones urbanísticas e infraestructurales provocaron el inicio de las inundaciones en la ciudad carioca (que son crónicas en los días de hoy) y la capacidad de los ríos de la Baixada fluminense para mantener sus flujos de conexión con la ciudad imperial disminuyó tras la colmatación debido a la deforestación de la mata atlántica. Así, las conexiones entre cariocas y fluminenses pasaron a ser realizadas vía transporte ferroviario (des de la segunda mitad del siglo XIX) y, ya a finales del siglo XIX, a través de los automóviles. El flujo marítimo-fluvial fue cesado y las conexiones entre la ciudad puerto carioca y el interior fluminense tuvieron que ser fortalecidas de otras formas. Todavía la separación territorial ya era sentida social, antropológica y económicamente.

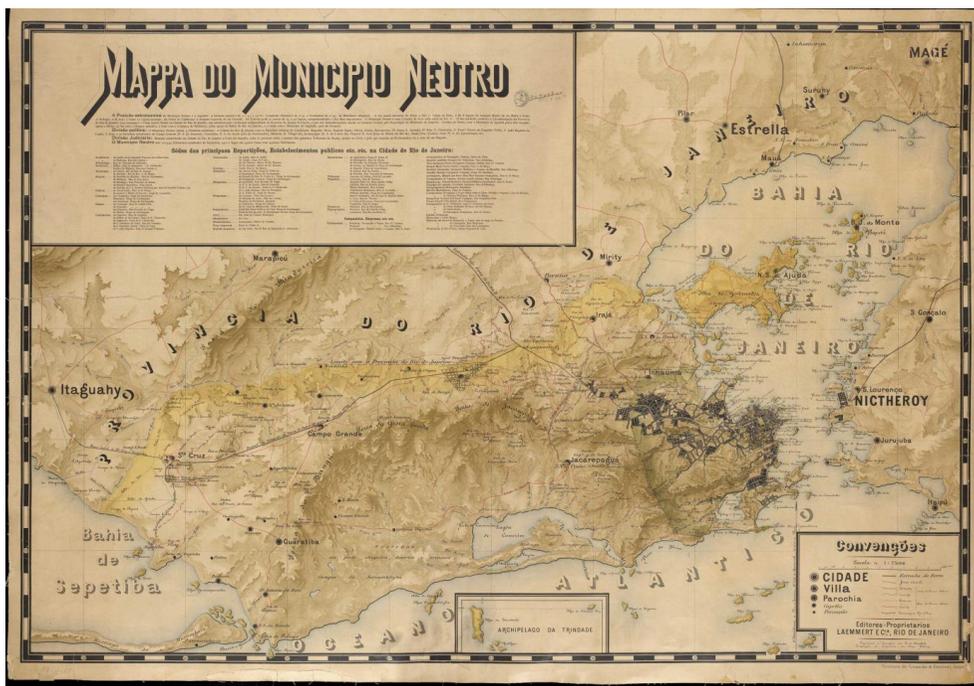


Imagen 5: Municipio neutro de Río de Janeiro (1834-1891). Asequible en: <http://www.leilaodeartebrasileira.com.br/peca.asp?ID=50550>. Fecha de consulta: 15 enero 2018.

3. El Brasil republicano y las fisuras entre la ciudad carioca cosmopolita y el territorio fluminense provinciano: divisiones en las funciones administrativas y económicas y ubicaciones fundamentales para el proyecto de modernidad del país

Durante el siglo XIX, tras la primera constitución del emergente Imperio Brasileño (1824), el proyecto de modernidad del país se basó en una propuesta imperialista y centralizadora, habiendo tenido la capital del I y II Reinado (la ciudad imperial de Río de Janeiro en el municipio neutral) un papel fundamental. Siendo sede del imperio y polarizando las fuerzas políticas y económicas del país, se implementó en Río de Janeiro una intensa política “civilizatoria” para que se borrara todos los rasgos del gran período colonial vivido en la región. Las grandes obras infraestructurales y de ampliación de la ciudad fueron realizadas por los poderes del imperio en el municipio neutro, lo que impactó las áreas circundantes como las de la Baixada fluminense. Esta, definida como el “cintu-

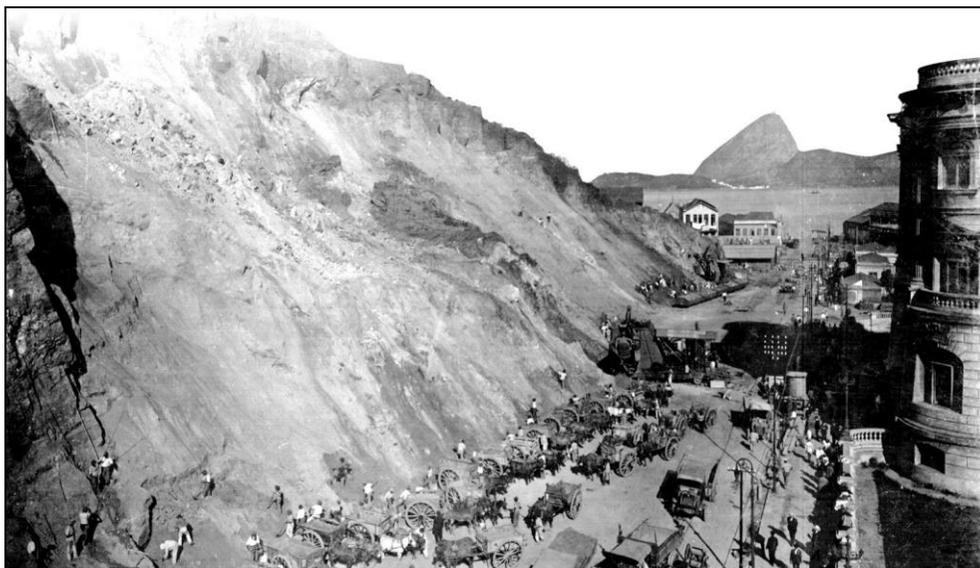


Imagen 7: El derrumbe del Morro do Castelo y el uso de la tierra para crearse suelo urbano: un icono de las intervenciones del alcalde Pereira Passos en las reformas urbanas de Río de Janeiro entre 1902 y 1906. Asequible: Disponible en: <https://infograficos.oglobo.globo.com/rio/castelo-360o.html>. Fecha de consulta en: 12 enero 2018.

La república brasileña mantuvo la lógica modernizadora iniciada por el imperio en el siglo anterior, y la amplió buscando borrar las marcas imperiales del territorio carioca en el distrito federal. Las grandes obras de modernización de la ciudad a principios del siglo XX –como entre 1902 y 1906– fueron implementadas por el entonces alcalde de la ciudad, el ingeniero Pereira Passos¹, ex alumno del francés Barón Haussmann² y su seguidor en relación con el modelo

¹ En el municipio de Río de Janeiro, el primer gran proyecto de intervención en la configuración espacial y funcional de la ciudad, después de la instauración de la república, en 1889, se dio en la gestión de Francisco Pereira Passos (1836-1913) como prefecto del Distrito Federal (1902 -1906). Passos era un ingeniero con experiencia y fue nombrado para este cargo por el presidente Rodrigues Alves (1848-1919), que gobernó Brasil entre 1902 y 1906. Su misión como alcalde fue bien definida: para transformar la ciudad en un civilizado moderno y cosmopolita, digna de ser la capital de la joven república brasileña y atraer para acá visitantes, mano de obra inmigrante y negocios. (Cabral, 2017)

² Georges-Eugène Haussmann fue un abogado, funcionario público, político y administrador francés. Nominado prefecto de París por Napoleón III, tenía el título de Barón y remodeló París durante 17 años, con la colaboración de arquitectos e ingenieros

de ciudad moderna. Este proyecto de modernización, conocido como “bota abajo” fue el más impresionante que la ciudad de Río de Janeiro tuvo y se convirtió en una fuente de referencias para la modernidad a lo largo del siglo XX en casi todas las ciudades brasileñas. El perfil cosmopolita e higienista de Río de Janeiro fue llevado hasta a las últimas consecuencias y las poblaciones más pobres y que representaban parte expresiva de la historia del país (ex esclavos, migrantes, soldados del período imperial) fueron gradualmente siendo expulsados de la ciudad carioca dislocándose cada vez más al norte hacia los territorios fluminenses, después de la frontera. Vivir en el territorio carioca era mucho más caro que en el territorio fluminense. El “desgarramiento del tejido socio-espacial” (Souza, 2000) se reflejó en la modernización conservadora (Graziano da Silva, 1981) que la sociedad carioca / fluminense sufrió. A lo largo del siglo XX, los espacios más pobres de la ciudad histórica de Río de Janeiro fueron derribados y aterrizados, y sus poblaciones más pobres fueron desplazadas por los innumerables gobiernos locales y nacionales que utilizaron la ciudad para sus proyectos de modernidad. Mientras tanto, los espacios fluminenses recibieron parte de las poblaciones más pobres de la ciudad carioca y de otras regiones del país, así como parte de esas poblaciones venidas del casco histórico y más valorado de la ciudad fueran desplazados para las zonas más distantes de la ciudad, en la frontera del espacio carioca con el fluminense.

de renombre de la época. Haussmann planeó una nueva ciudad, modificando parques parisinos y creando otros, construyendo varios edificios públicos, como L'Opéra. También mejoró el sistema de distribución de agua y creó la gran red de alcantarillas, cuando en 1861 inició la instalación de las alcantarillas entre La Villette y Les Halles, supervisada por el ingeniero Belgrand. (Fuente: <http://estoriasdahistoria12.blogspot.com.br/2013/10/as-transformacoes-na-vida-urbana-o.html>. Fecha de consulta: 15 de enero de 2018)



Imagen 8: Ciudades pobres y chabolas ocupan hoy muchos lechos de los ríos de la Baixada fluminense: resultado de las reformas urbanas en el territorio carioca “cosmopolita”. Asequible: http://www.biologo.com.br/MOSCATELLI/marco2009/fotos_marco_2009d.html. Fecha de consulta: 15 de enero de 2018.

En ese sentido es que, aun impulsando un proyecto industrialista en la Baixada fluminense a partir de los gobiernos populistas de los años de 1930, centralizados en el distrito federal, mantuvieron la dinámica segregacionista en las relaciones entre la ciudad y estado (desde 1891 la provincia fue transformada en unidad federada) de Río de Janeiro, ya que los espacios agrarios de la Baixada concentraban a los más pobres migrantes cariocas y de otras regiones del país, no generando una clase media resultante de las inversiones estatales en la industria de la época. Entre las políticas de modernización de la ciudad de Río de Janeiro y la intensificación de los grandes proyectos industriales en los municipios de la Baixada fluminense, la mancha de población sin educación de calidad y que vive bajo gran pobreza infraestructural y económica se ha ampliado bastante, afectando el mantenimiento del equilibrio en las relaciones sociales y ambientales entre estos dos fragmentos territoriales. Entre los años de 1940 y 1990, las tensiones se amplían mucho con la concentración de millones de pobres entre las fronteras de los territorios carioca y fluminense, lo que afecta

Ser “carioca” / ser “fluminense”: la creación de identidades por las fronteras político-administrativas en el espacio sudamericano

la calidad de vida de millones de personas en la región metropolitana de la ciudad de Río de Janeiro.

Mientras la mentalidad hoy en todo mundo sobre la ciudad de Río de Janeiro sea que es un espacio cosmopolita, el espacio periférico cercano a ella –los territorios fluminenses– mantiene su perfil rígido y provinciano. Mientras la ciudad de Río de Janeiro se “civilizaba” a lo largo del siglo XX “a los moldes y encanto de París” (a pesar de mantener muchos índices de pobreza bastante graves en los días de hoy), el espacio fluminense se quedaba bajo un perfil colonial, políticamente arcaico y con larga concentración de población cuyas condiciones sociales y ambientales son como a las de las personas en los países de bajo desarrollo en el mundo.



Imagen 9: El agua contaminada de la Bahía de Guanabara es el resultado de los siglos de separación entre políticas de aguas para la metrópoli y para las ciudades fluminenses que viven bajo la pobreza en sus ríos. El resultante de la pobreza y baja infraestructura se ve en la Bahía de Guanabara. Asequible en: <https://extra.globo.com/esporte/rio-2016/jornal-americano-critica-agua-da-baia-de-guanabara-atletas-vaio-nadar-na-merda-19791467.html>. Fecha de consulta: 15 enero 2018.

La ciudad carioca que ocupa hoy, como metrópoli, toda el área del antiguo Distrito Federal (condición que la ciudad de Río de Janeiro perdió en 1960, con la construcción de Brasilia, desde entonces el nuevo distrito federal del país) en extensión, tiene cerca de 6,5 millones de habitantes y forma con otros 20

municipios, una gran región metropolitana con aproximadamente 12,5 millones de habitantes (IBGE, 2017). La “megarregión” Río de Janeiro, frente a los problemas cotidianos de 12,5 millones de habitantes, necesita nuevas soluciones conjuntas y no más seccionadas por las divisiones políticas locales. La gestión de aguas públicas, recogida y deposición de basura, seguridad pública, integración de las redes de alcantarillado y saneamiento básico, movilidad intermetropolitana... son temas cotidianos a todos los habitantes de la región y no sólo en uno de los municipios. Por lo tanto, ¿por qué actuar en la gestión pública de forma cooperativa?

La historia de separación entre los dos fragmentos territoriales hace 184 años y, actualmente, este se muestra un problema para la gestión territorial del Estado federativo brasileño, porque la mancha macro metropolitana fúndese en una única realidad socioespacial frente a la fuerza del proceso de metropolización (Silva, 2015 y 2016), y nuevas formas de aproximación necesitan ser pensadas bajo la óptica de la gestión compartida y cooperativa entre los entes federativos del país.

4. Servicios ambientales urbanos, las conexiones intermodales entre el territorio carioca y la Baixada fluminense y la calidad de vida en Río de Janeiro: dilemas geográficos del siglo XXI

Las fronteras político-administrativas en ambientes conurbados a menudo obstaculizan más que ayudan en las gestiones político-territoriales de los poderes instituidos. Desde el año 1975, cuando la ciudad de Río de Janeiro se convirtió en la capital de la nueva unidad federada del mismo nombre, Río de Janeiro, ciudad y estado (en Brasil, son tres niveles de gestión territorial en el federalismo: Unión, Estados y estados Municipios) intentan definir estrategias de acción para resolver problemas de orden cotidiano que afectan la vida de millones de personas, diariamente.

Ser “carioca” / ser “fluminense”: la creación de identidades por las fronteras político-administrativas en el espacio sudamericano

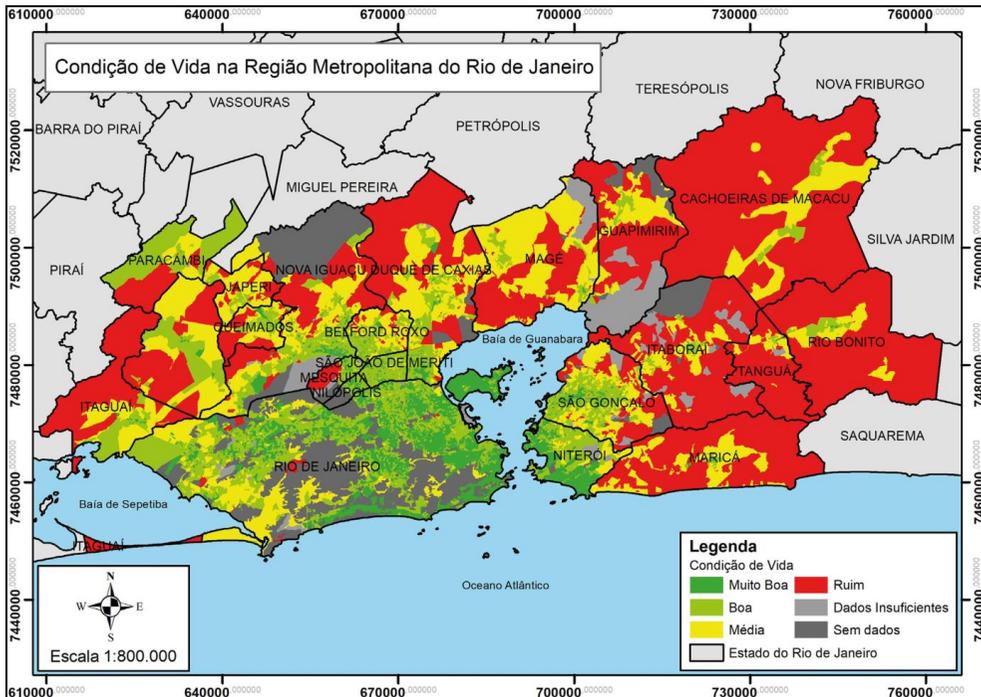


Imagen 10: Calidad de vida y salud en la región metropolitana de Río de Janeiro hoy. Las vidas de millones de personas son afectadas por las mala condiciones infraestructurales aun hoy dominantes en los espacios fluminenses cercanos a la ciudad de los cariocas, el Río de Janeiro. Los colores verde (calidad de vida “muy buena” y “buena”) son dominantes en el territorio carioca mientras los colores rojo y amarillo (“mala” y “media” calidad de vida) son dominantes en el territorio metropolitano fluminense. Fuente: Farias (2017)

Sin entrar en mayores discusiones sobre las otras estructuras de representación político-territorial en Brasil para la gestión de los territorios (como las regiones metropolitanas definidas en el año 1975 donde sùmanse espacialmente hoy gran parte de la población del país), la falta de cohesión territorial entre esas regiones hechas de unidades básicas (los tres niveles, que compiten, muchas veces entre sí al ofrecer servicios básicos y públicos), perjudican las estrategias más actuales de gestión –como a las de nivel cooperativo que buscan sinergias con otros agentes de poder y representación espacial como los movimientos sociales, las agencias privadas, las empresas, las representaciones estudiantiles– que todavía son muy efímeras en la sociedad brasileña debido a la falta de la cultura de participación política. También las representaciones oficiales, muchas veces, no ven el espacio de gestión pública con la competencia y la determinación con las

que ellas deberían estar incorporadas. Por lo tanto, las complejas formas de gestión son limitadas, muchas veces, en los límites municipales, o en otras unidades territoriales como el propio estado (son 27 estados en la federación), impidiendo que resoluciones que afecten a las escalas del hecho espacial (ejemplo: gestión de aguas de las cuencas hidrográficas) sean eficientes e productivas, especialmente en ambientes metropolitanos superpoblados y con grandes densidades demográficas.

En ese sentido, la ciudad de Río de Janeiro, conurbada con su región metropolitana (y, especialmente con su periferia inmediata, la Baixada fluminense), encuentra muchas dificultades para lidiar con la calidad de vida que el rico sistema ecológico de la Bahía de Guanabara ofrece. Tal condición es el resultado de los siglos de mal uso y ocupación irregular de sus márgenes, de la destrucción de sus ecosistemas marinos y continentales tropicales, y deterioro de los manantiales de aguas que fluyen en su extensa cuenca hidrográfica. Otra condición que refuerza el ámbito de los problemas de articulación política entre la ciudad y su región inmediata fue la separación político-territorial de sus funciones político-administrativas en los últimos 184 años. Como se sintetizó en este artículo, la disociación de las perspectivas carioca y fluminense a lo largo de la re-funcionalización de esa región del litoral brasileño por los poderes públicos de diferentes perspectivas y objetivos, redujo hoy la capacidad de los gobiernos de la ciudad carioca, de las ciudades metropolitanas ubicadas en el entorno inmediato de la metrópoli y del estado pensar en soluciones conjuntas y horizontales para tornar la rica naturaleza brasileña una fuente de servicios ambientales capaces de amenizar problemas diversos que afectan el día a día de poblaciones millonarias.

En ese sentido, la ciudad de Río de Janeiro, para seguir siendo “maravillosa” (como es conocida internacionalmente), tendrá que reformular las maneras como lidia con las regiones fluminenses de manera más ecuánime y articulada para que la pobreza aún diseminada a los márgenes de la región de la Baixada fluminense sea eliminada y las aguas de la Bahía de Guanabara vuelvan a ser la fuente de riquezas naturales que los brasileños y el mundo aprendieron a respetar. Romper el ciclo de reproducción de las condiciones desiguales entre la ciudad carioca y su entorno fluminense es posibilitar que los recursos naturales y los servicios metropolitanos sean ecualizados por todo el territorio donde habitan millones de personas en la mancha macro metropolitana. Y, para ello, esta investigación en marcha se propone a estimular los lazos entre cariocas y fluminenses a través de nuevas formas políticas para que se refuercen los lazos

Ser “carioca” / ser “fluminense”: la creación de identidades por las fronteras político-administrativas en el espacio sudamericano

de pertenencia más allá de las fronteras político-administrativas que la historia de formación de esa parte de la identidad brasileña reforzó hace, por lo menos dos siglos. Ah sí la dinámica espacial puede reducir el daño de una historia de violencia que caracteriza la definición de “ser carioca” y “ser fluminense” con la que la segregación socio-espacial comenzó en el proceso colonial y todavía aún es presente como la marca de la civilización portuguesa en América Latina de hoy.

Bibliografía

Abreu, Mauricio de Almeida. 1992. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora IPP/ Pereira Passos.

Farias, Heitor Soares. 2017. “Espaços de risco à saúde em consequência da poluição atmosférica” *Mercator*, 16. 1-14.

Graziano da Silva, José. 1981. *A crise agrária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Pinheiro da Silva, Augusto César. 2016. “Gestão Territorial em Regiões Metropolitanas: agendas necessárias para uma governança cooperativa e coparticipativa - o exemplo do Rio de Janeiro” Pinheiro da Silva, Augusto César (ed.). 2016. *Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território: racionalidades e práticas em múltiplas escalas*. Rio de Janeiro: Gramma, 2016, v. 1. 139-168.

Pinheiro da Silva, Augusto César. 2015. “Redefinindo a Paisagem do Rio de Janeiro: dilemas constantes sobre o espaço carioca” *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*, 5. 57-73.

Souza, Marcelo Lopes. 2000. *O desafio metropolitano*. Rio de Janeiro: Bertrand.

Páginas web

Blog *Veríssimo hoje*. Fecha de consulta: 15 de enero de 2018. Asequible en: <http://verissimohoje.blogspot.com.br/2011/04/ilustrissimos-mageenses-desconhecidos.html>.

Moscattelli, Mario. 2009. *Boca do Mangue*. Fecha de consulta: 15 de enero de 2018. Asequible en: http://www.biologo.com.br/MOSCATELLI/marco2009/fotos_marco_2009d.html.

IBGE Cidades. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Fecha de consulta: 13 de enero de 2018. Asequible en: <https://cidades.ibge.gov.br/>.

“Jornal americano critica agua da Baía de Guanabara” *Jornal Extra*. Fecha de consulta: 15 de enero de 2018. Asequible en: <https://extra.globo.com/esporte/rio-2016/jornal-americano-critica-agua-da-baia-de-guanabara-atletas-vaio-nadar-na-merda-19791467.html>.

“Infográficos do O Globo”. *Jornal O Globo*. Fecha de consulta: 12 de enero de 2018. Asequible en: <https://infograficos.oglobo.globo.com/rio/castelo-360o.html>.

Leilão de Arte Brasileira. Fecha de consulta: 15 de enero de 2018. Asequible en: <http://www.leilaodeartebrasileira.com.br/peca.asp?ID=50550>.

Pinterest. Fecha de consulta: 13 de enero de 2018. Asequible en: <https://br.pinterest.com/>.

Rio Turismo. Fecha de consulta: 13 de enero de 2018. Asequible en: <http://www.rio-turismo.com/mapas/luis-teixeira.htm>.

“Mapa do Distrito Federal”. *Wikipedia*. Fecha de consulta: 13 de enero de 2018. Asequible en: https://pt.wikipedia.org/wiki/Distrito_federal.