

As frentes de água e o mercado:
o projeto Porto Maravilha no Rio de Janeiro

Clara Marinho de Paula Lobo Ferreira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto
Sob a orientação do Professor Doutor Álvaro Domingues

Porto, Setembro de 2019

Agradecimentos

aos meus pais, pela oportunidade e incentivo,
ao professor Álvaro Domingues pela disponibilidade e ajuda,
ao André Luiz pelas conversas,
ao Rio de Janeiro e todos que fizeram parte deste percurso.

Resumo

O presente trabalho de dissertação MIARQ tem como objetivo compreender as transformações nas frentes de água das cidades que visam estar na rede global. Pretende-se estudar a diversidade de transformações socioeconômicas e históricas que levaram à uma nova condição urbana nos tempos de liberalismo: a reconversão das frentes de água. A abertura do planejamento urbano para investimentos privados, o empreendedorismo urbano, e as políticas “desreguladoras” veem solo fértil nos vazios urbanos e zonas obsoletas das cidades, principalmente nos antigos terminais portuários, uma vez de logística tão vital para funções econômicas e o desenvolvimento das cidades.

O trabalho tem ainda como caso de estudo o projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro, através da operação intitulada Porto Maravilha. Interessa os impactos da reconversão à nível social e urbano e as consequências dessa operação para a zona em questão. Percebida como uma área de vazio urbano, a operação ainda em curso hoje se vê num conflito entre o novo e o “velho”, a homogeneização e preservação. Para se compreender esta dinâmica, uma análise sistemática é categorizada em quatro âmbitos: o meio, o desenho, a imagem e o patrimônio referentes ao projeto urbano.

Abstract

The present dissertation work aims to understand the transformations in the waterfronts of cities that search to be in the global network. Thus, we intend to study the diversity of historical socioeconomic transformations that led to a new urban condition in times of liberalism: the reconversion of water fronts. Opening urban planning to private investments, urban entrepreneurship, and “deregulatory” policies see fertile ground in the urban voids and obsolete areas, especially in the old port terminals, once with logistics so vital to economic functions and the development of cities.

The work also has as case study the project of revitalization of the port area of Rio de Janeiro, through the operation entitled Porto Maravilha. It is concerned with the social and urban impacts of the conversion and the consequences of this operation for the area. Perceived as a brownfield, the operation still ongoing today finds itself in a conflict between the new and the “old”, homogenization and preservation. To understand this dynamic, a systematic analysis is categorized into four areas: the mean, the design, the image and the heritage related to the urban project.

Sumário

Introdução

Capítulo 1. Enquadramento sobre frentes de água

- 1.1. Contexto histórico para desenvolvimento das cidades
- 1.2. Uma nova dinâmica surge: o neoliberalismo
- 1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Capítulo 2. Rio de Janeiro como caso de estudo

- 2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca
 - 2.1.1. Histórico e formação da zona portuária
 - 2.1.2. As obras de modernização do porto
 - 2.1.3. O porto obsoleto
- 2.2. Início da revitalização da zona portuária
 - 2.2.1. A zona como patrimônio
 - 2.2.2. Propostas e planos de revitalização
 - 2.2.3. A preparação para o Porto Maravilha
- 2.3. A conquista olímpica
 - 2.3.1. O cenário olímpico
 - 2.3.2. A proposta olímpica do Rio de Janeiro

Capítulo 3. O Porto Maravilha

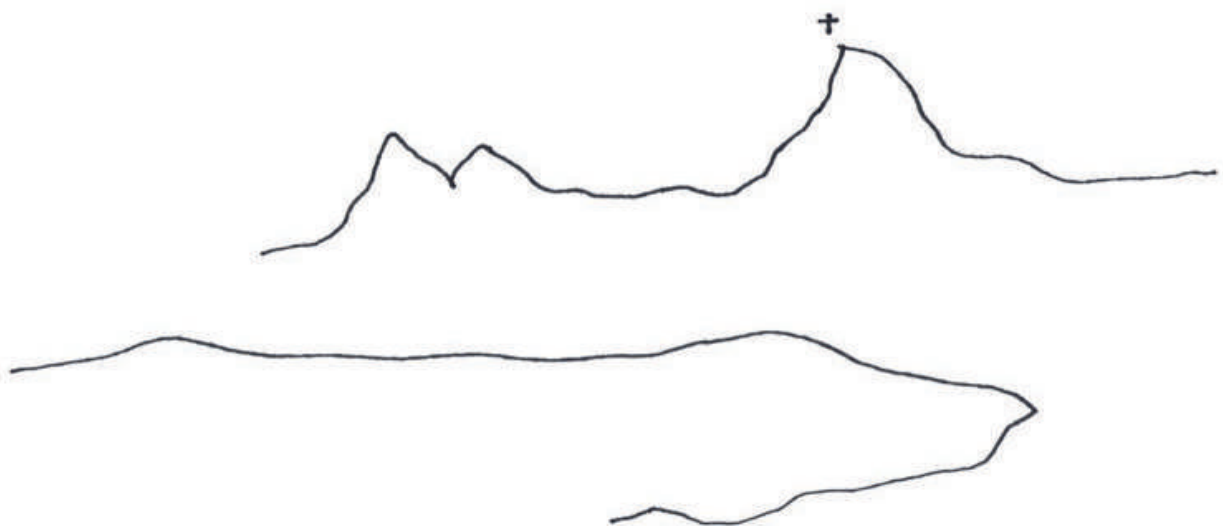
- 3.1. O Porto Maravilha
 - 3.1.1. Primeiros movimentos
 - 3.1.2. Plano Urbanístico
- 3.2. Análise dos desafios de planejamento sob a pressão olímpica
 - 3.2.1. O meio: Operação Urbana Consorciada: os CEPACs
 - 3.2.2. O desenho: Novas tipologias e escalas de construção
 - 3.2.3. A imagem: Edifícios e espaços públicos
 - 3.2.4. O patrimônio: Área de Proteção de Ambiente Cultural
- 3.3. Síntese

Considerações Finais

Bibliografia

Lista de imagens

Introdução



Introdução

No âmbito da pesquisa sobre as reconversões das zonas urbanas localizadas nas frentes de água, este trabalho se desenvolve a partir de um caso de estudo da cidade natal própria da aluna, o Rio de Janeiro. A motivação pessoal se dá, portanto, através dessa relação com o território carioca e a possibilidade de uma contribuição individual sobre os processo de evolução e transformação da zona portuária do Rio. Também o interesse pessoal das relações do urbano com a água, elemento tão fundamental para o desenvolvimento e evolução das cidades. No âmbito acadêmico, a motivação se dá pela análise desse fenômeno global de reconversão, tema que se desenvolve há vários anos e conta com numerosos exemplos existentes.

Através da curiosidade de estudar este tipo de intervenção, estudaram-se as possibilidades de análise, mas se mostrando claro desde o início que o foco principal se daria pela recente operação de reconversão no Rio de Janeiro, intitulada o Porto Maravilha. Para isto, se mostrou necessário primeiramente compreender a origem deste fenômeno e alguns outros casos de estudo que se mostraram pioneiros e modelos desse tipo de intervenção. Desta forma, a estrutura deste trabalho se divide em três capítulos:

No primeiro capítulo, buscou-se compreender de que forma a reconversão das frentes de água se tornaram um fenômeno global. O estudo da evolução histórica das cidades, dependentes de suas atividades portuárias e sua interdependência com as principais funções urbanas se mostrou, portanto, necessário. Os portos se constituíam como a centralidade espacial nas cidades, espaço de concentração das edificações, população e atividades. Este cenário foi intensamente modificado a partir do que Ascher denomina as três revoluções urbanas modernas¹, onde o autor identifica suas dinâmicas e contexto.

A partir da identificação de alguns dos elementos determinantes para a evolução urbana dos waterfronts, percebe-se o surgimento dos vazios urbanos nestas áreas, tornadas obsoletas diante das novas lógicas de mercado e novas

¹ASCHER, François; “*Os novos princípios do urbanismo*”; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p.

Introdução

tecnologias e demandas das atividades portuárias. O fenômeno de sua reconversão manifesta-se principalmente a partir da emergência do Estado liberal, a medida que num cenário cada vez mais global e competitivo, identifica-se uma oportunidade estratégica na criação de novos cenários urbanos². Ainda neste capítulo foi analisado também quatro casos de operações urbanas em frentes de água, sendo elas localizadas em Baltimore, Londres, Barcelona e Lisboa.

Segundo Portas, *“a água ofereceu a oportunidade (ou o pretexto) para as cidades se projetarem no futuro, aderindo aos valores e aos mitos mais importantes (ou de moda) da civilização urbana no final deste século. A diversidade de soluções encontradas, resultado do elevado grau de liberdade que as reconversões de frentes de água permitem e sugerem que sejam consideradas como uma espécie de “laboratório de ensaio” urbanístico, onde é possível experimentar e incubar métodos de planejamento e gestão mais flexíveis, reinventar cenários urbanos marcados por novas infraestruturas, amplos espaços públicos e novos programas arquitetônicos e ambientais.”*³

No segundo capítulo, o trabalho se adentra no caso de estudo do Rio de Janeiro e busca estudar as evoluções urbanas na zona portuária carioca desde sua origem. Tal como nas outras cidades analisadas, os processos e transformações ao longo dos anos também levaram à obsolescência da região portuária, delimitada pelos bairros de Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju. Apesar de um processo global e que possui muitas características em comum com outras cidades, a exemplo a desindustrialização da área ou as novas tecnologias de transporte marítimo como a contentorização, alguns elementos específicos têm de ser melhor compreendidos e aprofundados. Desta forma, neste capítulo procura-se esclarecer quais são estes elementos e de que forma foram ou ainda são fundamentais para a operação Porto Maravilha. Além disso, uma breve contextualização das dinâmicas, pensamentos e formas de agir do urbanismo carioca também é realizado junto da sua evolução histórica.

² PORTAS, Nuno; *“Cidades e Frentes de Água”*; Porto; FAUP Publicações; 1998

³ *Ibidem*; p. 106

Introdução

No terceiro e último capítulo, em continuação com o estudo do desenvolvimento da zona portuária no Rio de Janeiro, é apresentado e analisado o projeto Porto Maravilha. Buscou-se compreender desde o seu início, em 2009, até os dias atuais as intervenções e consequências que a operação faz na área. Após uma primeira apresentação do plano, identificou-se quatro eixos principais que permitiriam uma análise mais consistente e esclarecimento dos objetivos da intervenção. Os quatro eixos são: o meio, referente à análise da parceria público privada de modelagem inédita no Brasil; o desenho, referente à análise das novas tipologias, escalas e usos que está sendo proposto; a imagem, referente aos projetos icônicos e à midiatização da operação; o patrimônio, referente às ações diante do reconhecimento da carga histórica e cultural da zona. Por se tratar de uma operação ainda em curso, que só tem previsão de conclusão em 2040, ainda é muito recente para de fato concluir com toda a certeza quais serão seus impactos a longo prazo.

Porém, o que se constata é, desde o início, a operação têm como objetivo principal atender ao mercado global e se enquadra como empreendedorismo urbano. Harvey identifica quatro opções relativas ao empreendedorismo urbano⁴: a competição no cenário internacional; a busca por uma maior capacidade de consumo na área; os investimentos focados em transportes, comunicações e oferta de espaço de trabalho; e a redistribuição de maior renda através dos governos. Todas estas estratégias fazem parte da operação Porto Maravilha, mas o que Harvey ressalta é a prosperidade desigual⁵ diante da adoção destas estratégias. As reconversões de frentes de água tornaram-se quase um modelo a ser seguido, em sua maioria partindo das mesmas soluções projetuais e elementos de composição, porém, cada sociedade e território possui uma própria identidade, de complexidade e dinâmicas muito distintas. Desta forma, não se deve esperar os mesmos resultados em territórios distintos.

⁴ HARVEY, David; *“A Produção Capitalista do Espaço”*; São Paulo; Ed. Annablume; 2005; p. 174

⁵ *Ibidem*; p. 178

Introdução

Capítulo 1.

Enquadramento sobre frentes de água



1.1.Contexto histórico para o desenvolvimento das cidades

1.1. Contexto histórico para o desenvolvimento das cidades

A água desde sempre foi um elemento fundamental no desenvolvimento das sociedades, sendo o ponto de partida estruturador que proporcionou o nascimento de muitas cidades que atualmente conhecemos. Com o surgimento do comércio, a infraestrutura responsável pelo desenvolvimento econômico e urbano foram os portos. Segundo Hoyle, *“Nos países avançados do mundo moderno, e nos países em desenvolvimento também, no passado e nos dias de hoje, as cidades e os portos estão frequentemente, de fato, normalmente entrelaçados em sua localização, desenvolvimento, funções e problemas. Em várias escalas e numa série de contextos econômicos, um porto funciona como um portal e como um nó dentro de uma série de redes de transporte, enquanto uma cidade é essencialmente um lugar central dentro de uma série de sistemas socioeconômicos e políticos”*.⁶

O porto, sendo uma infraestrutura instalada na fronteira da linha de água, tem como função possibilitar a troca de produtos e bens entre os navios e o cais. Constituem os pontos de ligação com o exterior, e desempenham um papel importante no desenvolvimento estratégico e econômico das cidades. Dessa forma, existe uma grande interdependência entre as principais funções urbanas e as atividades portuárias, que evoluíram ao longo da história e marcaram diferentes momentos no urbanismo. Hoyle identifica cinco fases de evolução das cidades portuárias europeias: (i) a primitiva e medieval cidade portuária; (ii) a cidade portuária que se desenvolve no século XIX a partir das mudanças tecnológicas; (iii) a cidade portuária moderna e industrial, que induziu a uma separação espacial entre cidade e porto; (iv) a emergência de áreas de desenvolvimento de indústria marítima em locais mais afastados dos centros urbanos; (v) e, por fim, o aparecimento do fenômeno de reconversão das frentes de água.

As cidades portuárias transformaram-se rapidamente em redes que se sus-

⁶ HOYLE, Brian; *“Cityports, coastal zones and regional change: international perspectives on planning and management”*; Chichester; John Wiley and Sons;1996; p.1: *“In the advanced countries of the modern world, and in the developing countries too, in the past and today, cities and ports are frequently, indeed normally, intertwined in their location, development, functions and problems. At various scales and in a range of economic contexts, a port acts as a gateway and as a node within a series of transport networks, while a city is essentially a central place within a series of socio-economic and political systems.”*

1.1. Contexto histórico para o desenvolvimento das cidades

tentaram pela economia das trocas comerciais, mercadorias e de cultura. Até o século XIX, os portos representavam uma realidade única, se constituindo como a centralidade espacial, o espaço de maior dinamismo e da localização de edificações com funções relacionadas às atividades marítimas. Ao longo dos tempos as cidades cresceram a um ritmo acelerado e os portos foram-se adaptando às necessidades que lhes eram impostas. De acordo com Han Meyer, até o século XIX, “*o porto funcionava como um dispositivo urbano que estabelecia uma intrínseca relação espacial e funcional com a cidade*”.⁷

François Ascher, sobre o crescimento das cidades afirma: “*O crescimento das cidades esteve correlacionado, ao longo da história, com o desenvolvimento dos meios de transporte e armazenamento dos bens [...] A história das cidades foi assim marcada pela história das técnicas de transporte e estocagem de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p). Este sistema de mobilidade, que ora denominamos “sistema pib”, constitui o núcleo das dinâmicas urbanas desde a escrita até a internet, passando pela roda, a imprensa, a ferrovia, o telégrafo, o concreto armado, o condicionamento, a pasteurização e refrigeração, o bonde, o elevador, o telefone, a radiofonia, etc.*”⁸

O autor em seu livro “*Os novos princípios do urbanismo*” utiliza o conceito de “modernização”⁹ como o processo de transformações da sociedade. Segundo ele, o que diferencia as sociedades modernas das outras é o fato de a mudança ser seu princípio essencial. Neste contexto, identifica três grandes fases, onde cada uma corresponde à diferentes dinâmicas, pensamentos e princípios, inclusive sobre o urbano: (i) a fase um corresponde ao período do fim da Idade Média e começo da Revolução Industrial, na emancipação política e emergência do Estado-nação; (ii) a segunda corresponde à Revolução Industrial, à uma nova lógica capitalista e a constituição do Estado de BemEstar; (iii) a terceira corresponde à sociedade hipertexto¹⁰, apoiada nos

⁷ MEYER, Han; “*City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam*”; Utrecht; International Books; 1999; p. 23

⁸ ASCHER, François; “*Os novos princípios do urbanismo*”; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p. 19 - 20

⁹ *Ibidem*; p. 21

¹⁰ ASCHER, François; “*Os novos princípios do urbanismo*”; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p.

1.1. Contexto histórico para o desenvolvimento das cidades

veículos de comunicação e numa multiplicidade de relações, da “economia cognitiva”¹¹, onde as atividades econômicas se organizam em torno das grandes empresas.

No século XIX, a Revolução Industrial, portanto, veio alterar a realidade portuária através de uma série de transformações e processos urbanos; as novas tecnologias, demandas e lógicas de mercado caracterizam o aspecto mais visível dessas transformações. Uma vez que o porto se caracterizava como o elemento central das cidades, estratégico para a distribuição de mercadorias, naturalmente a localização das indústrias estariam em proximidades das áreas portuárias e infraestruturas de mobilidade e distribuição de produtos.

Uma outra tecnologia fundamental para estas transformações foi o início da utilização de contentores no transporte marítimo. A contentorização possibilitou a standardização da indústria, e, por consequência, elevados ganhos de produtividade. Isto, por sua vez, levou ao desenvolvimento de navios de maior capacidade, o que implicou adaptações a nível dos portos, como aumento dos cais de atracagem e rebaixamento dos fundos. A interligação entre os diferentes modos de transporte também exigia novos tipos de infraestrutura que o centro urbano, por muitas vezes, não conseguia oferecer, o que levou gradualmente à transferência de alguns portos para áreas mais isoladas.

Com a rápida evolução dos transportes marítimos e da indústria, a capacidade de exigência e de resposta dos portos aumenta, e, em meados do século XX, o porto dito como tradicional começa a ser considerado insuficiente para dar resposta às novas demandas, e muitos deles começam a se tornar inoperativos. Tal como afirma Nuno Portas, “[...] os portos converteram-se assim em plataformas logísticas, longe dos centros urbanos, e próximos dos novos nós intermodais das vastas redes de transporte que suportam a globalização da economia. Tecnicamente avançados e autossuficientes, os grandes portos já não necessitam da proximidade física dos centros urbanos para funcionar.”¹²

¹¹ ASCHER, François; “Os novos princípios do urbanismo”; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p.

¹² PORTAS, Nuno; “Cidades e Frentes de Água”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p 13

1.1. Contexto histórico para o desenvolvimento das cidades

A condição urbana após a Revolução Industrial tem como consequência também a ascensão do modernismo, em grande parte construído pelo Estado e baseado na racionalização. Ascher identifica esse período como a segunda revolução urbana moderna, a cidade da revolução industrial, onde o urbanismo moderno aplica, no campo da organização das cidades, os princípios estabelecidos na indústria, o que levaria à simplificação de tarefas até seu extremo por Le Corbusier e a Carta de Atenas.

“As formas urbanas desta segunda revolução certamente variaram na teoria e na prática, conforma as diferentes cidades e países. Mas todos os fundadores do urbanismo – particularmente Haussmann, Cerdà, Sitte, Howard e, certamente, Le Corbusier – estavam movidos, através de suas práticas ou reflexões e apesar de suas diferenças, por esta mesma preocupação de adaptação as cidades à sociedade industrial”¹³.

Os sistemas políticos eram baseados na democracia, no Estado Providência e uma economia crescente. Porém, essa estrutura geopolítica do pós-guerra é uma estrutura ameaçada pelo próprio sucesso dessa dinâmica¹⁴. A superacumulação e a desvalorização começam a se manifestar e a coesão do mundo capitalista como um todo ameaçam se desintegrar num caos de competição e forças antagônicas. Segundo Domingues, instaura-se um ciclo virtuoso do crescimento econômico, da captação de receita pública através de política fiscal e da redistribuição de bens e serviços sociais junto do progresso da urbanização, associada a diversas transformações dos modelos econômicos, recursos tecnológicos e mudanças nos estilos de vida. Para além disso, a industrialização e a terceirização das economias avançadas contribuem para a emergência das grandes metrópoles, e a intensidade e velocidade desse processo transportou não só aglomerações de vantagens e oportunidades, mas também os principais problemas de polarização e exclusão social. *“As sociedades urbanas caracterizam-se pela sua crescente diversidade, mas também pela crescente fragmentação que lhes está associada.”¹⁵*

¹³ ASCHER, François; *“Os novos princípios do urbanismo”*; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p. 28

¹⁴ HARVEY, David; *“A Produção Capitalista do Espaço”*; São Paulo; Ed. Annablume; 2005; p. 160

¹⁵ DOMINGUES, Álvaro; *“A Cidade-Providência”*; Porto; Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto; 2003; p. 2

1.1. Contexto histórico para o desenvolvimento das cidades

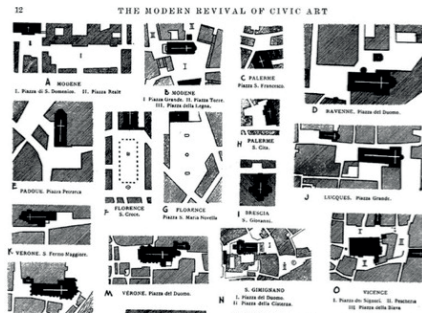


Figura 1. Camilo Sitte, City Building According to Artistic Principles, 1889

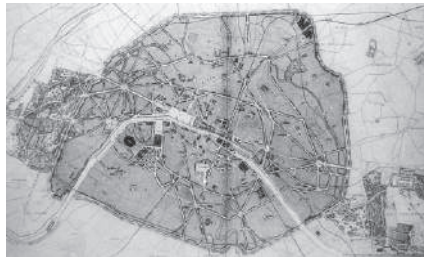


Figura 2. Georges-Eugène Haussmann, Plano de Paris, 1851 - 1870

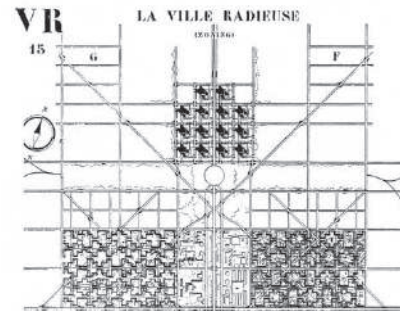


Figura 3. Le Corbusier - Ville Radieuse, 1924



Figura 4. Ildefonso Cerdà - Plano de Barcelona, 1859

1.2.Uma nova dinâmica surge:
o neoliberalismo

1.2. Uma nova dinâmica surge: o neoliberalismo

Segundo Nuno Portas, foram os choques petrolíferos e crise econômica da década de 1970 que levaram à falência do modelo fordista¹⁶ e do modelo do Estado Providência para dar lugar ao Estado Neoliberal, em simultâneo com uma economia de mercado global.

“Os choques petrolíferos e a crise econômica da década de 70 marcaram a falência do modelo “fordista”, a crise financeira do Estado Providência e a emergência da economia e do Estado neoliberais. Quebra-se assim o ciclo virtuoso do crescimento e aprofunda-se um processo de globalização econômica que transformou o mundo numa intensa rede de fluxos de comunicações e transações, de bens materiais e imateriais. [...] Produziram-se assim, rupturas físicas entre a cidade e o súbito esvaziamento de enormes áreas do seu tecido consolidado, abrindo-se, como nunca antes, oportunidades de transformação urbanística.”¹⁷

Um ambiente novo e sem precedentes se inaugura, a que Bauman classifica como a passagem da fase “sólida” da Modernidade para a “líquida”¹⁸. As organizações sociais não mais conseguem manter sua forma por muito tempo, pois são exigidas mudanças cada vez mais rápidas que não conseguem ser acompanhadas pelo tempo que leva para reestabelecê-las. Uma outra característica que cita Bauman é a separação entre o poder e a política, entendida como a capacidade de decidir a direção e o objetivo de uma ação¹⁹. Grande parte do poder de agir efetivamente, antes disponível ao Estado moderno, agora se afasta na direção de um espaço global politicamente descontrolado, enquanto a política é incapaz de agir efetivamente neste cenário, uma vez que permanece local. Dessa forma, os órgãos do Estado são obrigados ou encorajados a transferir, subsidiar ou terceirizar um volume crescente de funções que desempenhavam anteriormente. Estas funções acabam por se tornar, segundo Bauman, um “playground para as forças do mercado”²⁰, deixadas para a iniciativa privada e aos cuidados dos indivíduos.

¹⁶ Fordismo é um termo que deriva do nome Henry Ford, empresário responsável pela criação de um modelo e conceito da linha de montagem, com o estímulo à produção.

¹⁷ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 12

¹⁸ BAUMAN, Zygmunt; “*Tempos líquidos*”; Rio de Janeiro; Ed. Jorge Zahar; 2007; p. 7

¹⁹ *Ibidem*; p. 8

²⁰ *Ibidem*; p. 9

1.2. Uma nova dinâmica surge: o neoliberalismo

Como afirma André Luiz Pinto, a incerteza passa assim a assumir-se como uma condição e condicionante da construção do futuro²¹. A ideia do planejamento das cidades como algo absoluto e fechado em si próprio dá lugar para um novo modelo que surge nesta fase: a fragmentação do planejamento. A participação de novos e diferentes atores acarreta num novo caminho adaptativo, reflexivo e que dá cada vez mais importância às ações pontuais e sua programação ao invés da ideia de ação como um todo e linear no território. Ou seja, cada vez mais o planejamento urbano passou a ser decidido em outra esfera, mais globalizada e influenciada pela economia mundial.

Ascher define esse momento de reflexão como uma nova fase de um intenso processo de modernização: a “terceira modernidade”²². As mudanças econômicas em curso começam a se desamarrar exclusivamente da indústria para uma “economia cognitiva”, baseada na produção, apropriação, venda e uso de conhecimentos, informações e procedimentos. Para Ascher são as metápoles e metapolizações que orientam a organização social e espacial do mundo, que constituem as estruturas motoras essenciais da globalização. O fenômeno de concentração de homens, atividades e riquezas que, embora não sejam necessariamente novos, causam o surgimento de uma nova forma urbana. As metápoles partilham as mesmas características de tamanho, descontinuidade da malha e aumento das velocidades de deslocamento, marcadas por uma forte heterogeneidade com uma variedade de estilos de vida, grupos de pertencimento e de referência atraídos pelos mesmos lugares centrais, mas confrontados com fortes e graves desigualdades nas localidades residenciais, de acordo com nível de renda e setor econômico.

Essas transformações alteraram profundamente o industrialismo fordista-keynesiano e sua lógica baseada na repetição, nas racionalidades e simplificação. A ideia do progresso linear previsível acaba por entrar em crise, crescendo a incerteza e a instabilidade²³. As tecnologias de informação e comunicação (TICs) desempenham, segundo o autor, um papel central nessa

²¹ PINTO, André Luiz; “*Desígnios da certeza num Rio de incertezas: discurso e prática no urbanismo carioca pós Brasília*”; Porto; tese de Doutorado FAUP; 2015; p. 43

²² ASCHER, François; “*Os novos princípios do urbanismo*”; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p.

31

²³ *Ibidem*; p. 50

1.2. Uma nova dinâmica surge: o neoliberalismo

nova dinâmica. Segundo Ascher, *“elas não mudam por si só a sociedade, porém, quando suscitadas e utilizadas pelos atores econômicos e pelos consumidores, elas podem contribuir para dar-lhe uma nova forma. Por um lado, integram-se ativamente nas dinâmicas de racionalização, individualização e, por outro, são ferramenta e suporte do capitalismo cognitivo que pode aproveitar os rápidos avanços dos seus resultados”*²⁴.

Já Harvey utiliza a expressão pós-modernidade para definir esse momento, e leva isto além ao apontar uma reorientação das posturas das governanças urbanas. Afirma emergir um consenso geral de que os benefícios positivos são obtidos pelas cidades que adotam uma postura empreendedora em relação ao desenvolvimento econômico. A concorrência assume aqui o primeiro plano do urbanismo liberal, ao se optar pelas ações que têm vocação para intervir em toda a cidade, aumentar sua atratividade e poder. Valoriza-se a unidade, a ação das autoridades municipais em parceria com iniciativas privadas, os equipamentos raros e os grandes projetos “icônicos”, aqueles que criam a imagem e notoriedade. Segundo Bourdin, a obsessão pelo evento arquitetônico deu lugar à invenção de um termo: “eventologia”²⁵.

A exemplo do Museu Guggenheim de Bilbao, a arquitetura se torna um acontecimento. Construído em 1997 na frente de água da cidade de Bilbao, sua edificação produziu um grande efeito, se tornando o elemento catalisador para mediatizar e revitalizar toda a frente de água da cidade, tornando-a mais atrativa ao desenvolvimento turístico e ao investimento privado.

As décadas de 1970 e 1980 foram marcadas, portanto, por essa mudança do planejamento urbano controlado e fechado para um planejamento promotor da expansão a todo custo, na busca por uma mais fácil capacidade de respostas imediatas diante das novas demandas “exigidas” no cenário de competitividade global. Isto, por consequência, nos traz o planejamento estratégico, marcado pelas ações pontuais de pequena escala alternadas com as grandes operações específicas que visam “contemporaneizar” as cidades e torná-las visíveis neste novo cenário.

²⁴ ASCHER, François; *“Os novos princípios do urbanismo”*; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010; p.

50

²⁵ BOURDIN, Alain; *“O Urbanismo Depois da Crise”*; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p. 33

1.2. Uma nova dinâmica surge: o neoliberalismo



Figura 5. Robert Venturi e Denise Scott Brown - I am a Monument, 1972



Figura 6. Frank Gehry - Museu Guggenheim de Bilbao, 1997

1.2. Uma nova dinâmica surge: o neoliberalismo

A expressão “cidade global” utilizada por Montaner e Muxi têm como objetivo definir as tendências da cidade a partir do último quarto do século XX: *“Nela, evidenciam-se as crises de um modelo urbano marcado pela funcionalização de todo o território, pela difusão e dispersão das áreas urbanas que compõem um mosaico de fragmentos sem relação entre si. Essa situação é reforçada pela perda do espaço público em benefício de interesses setoriais e individuais, que se apropriam da memória e da herança coletiva, reduzindo-as a meras cenografias.”*²⁶

É inaugurada uma nova política, baseada na redefinição de toda a estrutura urbana, da sua imagem, do seu aspecto, do seu papel e do seu significado, fundada em uma série de projetos pontuais capazes mudar partes na cidade numa perspectiva de alcançar metas mais globais. Segundo Bourdin, este urbanismo estratégico ambiciona agir sobre todo o urbano de uma forma indireta, através de operações que têm consequências secundárias. Aceita que entre a causa e o efeito se coloquem as mediações, e que estas se considerem importantes e complexas quando se procura obter resultados inseridos nesta dinâmica.

*“É necessário chegar a interrogar-se, cada vez que uma ação de urbanismo é desenvolvida, em que medida poderá esta (procura) servir de mediação na implementação de uma estratégia, na realização de um projeto. Isto, que vai a par com explicitação do enigma da competitividade e do sucesso econômico e social dos sistemas urbanos. [...] Afirmamos que o urbanismo tem por vocação criar funcionamento urbano.”*²⁷

Segundo Nuno Portas, a cidade transforma-se num “espaço de fluxos”, alterando a escala e a dimensão territorial da sua própria gestão. As dinâmicas metropolitanas passaram a depender cada vez mais do relacionamento internacional, comandado à distância, e menos da sua inserção regional ou nacional, dando lugar a uma nova condição geográfica: a globalização. Os investimentos privados, portanto, deixam de ter fronteiras.

²⁶ MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida; “Arquitetura e Política”; Ed. Gustavo Gili; São Paulo; 2014; p.115

²⁷ BOURDIN, Alain; “O Urbanismo Depois da Crise”; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p.74 - 75

1.3.As frentes de água como oportunidade estratégica

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Diante dessa recomposição econômica, industrial e logística das cidades, os vazios urbanos e antigas zonas portuárias desativadas surgem como áreas privilegiadas para a “capitalização da cidade”²⁸. As potencialidades paisagísticas e lúdicas destes lugares e a revalorização do seu valor simbólico alimentaram o caráter especulativos destes investimento²⁹. Assim, as frentes de água das cidades globais passaram a se tornar oportunidades estratégicas como afirma Carlos Dias Coelho, “*a renovação urbana de zonas portuárias [...] constitui oportunidades singulares para realizar intervenções urbanas estratégicas [...] permitindo assim a sua reestruturação*”³⁰.

Coelho ainda afirma que estas operações se tratam frequentemente de operações com rótulo, associadas ou não a eventos especiais; onde sua dimensão, sua situação geográfica chave na cidade ou seus sistema especial de gestão vêm justificar, em diversos casos, o caráter especial que aquela área assume³¹. Complemento ainda essa linha de pensamento com uma outra estratégia: a intervenção como recuperação da memória e identidade da área, justificada pela sua carga histórica e cultural de grande importância.

É no fim dos anos 1950 que começam a aparecer os primeiros projetos de grande escala de requalificação nos Estados Unidos, com projetos de criação de parques públicos, promovendo o lazer, o turismo, a cultura. Apenas nos anos 1970 este processo estende-se à Europa, sendo o primeiro projeto com maior visibilidade em Londres. Nos anos 1980 alguns projetos são realizados na Austrália e Japão, e nos anos 1990 outros em países mais recentemente industrializados. Segundo Portas, a cidade que outrora suportava o seu dinamismo mercantil e comercial na atividade portuária e industrial, têm de agora afirmar-se ou participar nas redes globais da economia informacional, criar as novas formas e símbolos da pós modernidade, tornando-os legíveis e atrativos para os novos atores da economia mundo³².

²⁸ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 23

²⁹ *Ibidem*

³⁰ COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro; “*A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*”; Lisboa; Ed. CEFA + CIAUD; 2006; p. 3

³¹ *Ibidem*; p. 38

³² PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 11

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

O projeto de Inner Harbour em Baltimore foi pioneiro deste tipo de intervenção urbana e tornou-se operacional em 1979, constituindo um exemplo que promoveu um processo de renovação do seu waterfront, que o tornou o principal ponto de atração da cidade. Através de um modelo de parceria entre o governo municipal e o setor privado, a promoção do consumo daquela nova parte da cidade resultou em um importante papel na atração do turismo, originando também transformações em áreas adjacentes. O plano buscava revitalizar as frentes, e se inicia a partir da devolução dos terrenos da área às autoridades públicas, dos quais apenas cinco edifícios foram preservados.

As primeiras construções tinham como estratégia a rapidez de construção, de modo a atrair investimentos para a continuação das obras, com edifícios contando com programas como hotéis, teatros, lojas comerciais e escritórios. A seguir, o investimento em obras culturais, como o museu de ciência e planetário, o Maryland Science Center, e de entretenimento, como o Baltimore Convention Center, além de pavilhão, aquário, entre outros projetos, deram continuidade à revitalização da área. O sucesso de Baltimore, porém, não foi tanto o que foi feito ou construído, mas sobretudo a maneira como a cidade encarou o processo de regeneração, de maneira partilhada entre os todos os atores e incluindo uma forte participação pública³³. Ainda assim, algumas críticas surgiram uma vez que a operação gerou um turismo e valorização da área, aumentando os preços de habitação e forçando a população local com rendimentos mais baixos a se deslocarem.

Segundo Harvey, o que ocorre em Baltimore se trata do “*novo empreendedorismo urbano, (que) se apóia na parceria público-privada [...] por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria as condições num território específico*”.³⁴

³³ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 107

³⁴ HARVEY, David; “*A Produção Capitalista do Espaço*”; São Paulo; Ed. Annablume; 2005; p. 174

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

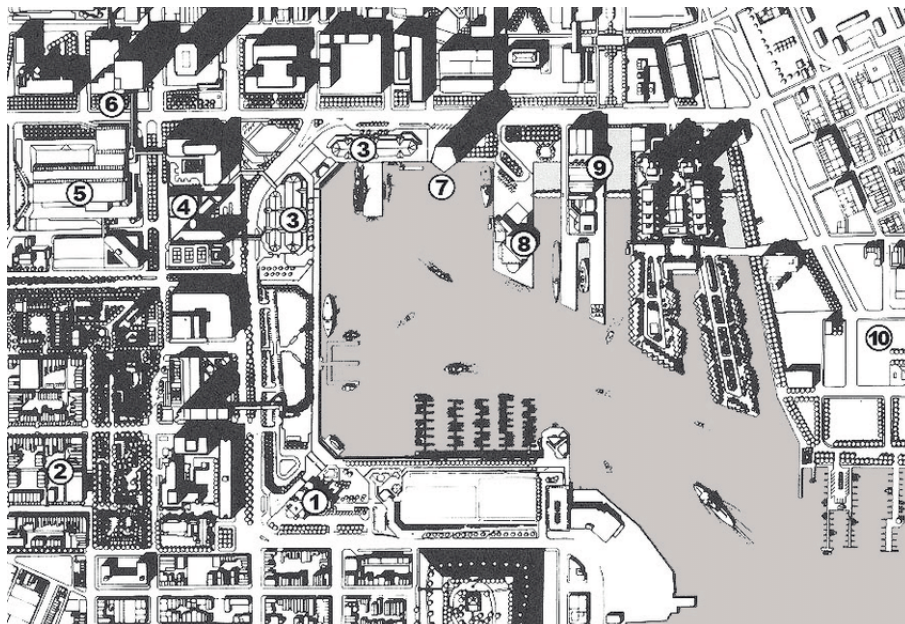


Figura 7. Elementos principais no Plano de Inner Harbour, década de 1980



Figura 8. Atual Inner Harbour de Baltimore

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Na Europa, é a London Docklands Development Corporation a operação responsável pela regeneração do “East End” de Londres. A LDDC definiu três localidades de Londres: Tower Hamlets, Southwark e Newham que continham seis zonas de intervenção prioritárias: Wapping e Limehouse; Isle of Dogs; Royal Docks; Beckton; Surrey Docks e Bermondsey Riverside. Esta área total de intervenção foi denominada por UDA (Urban Development Area). A estratégia não foi constante ao longo dos anos, identificando-se, segundo Han Meyer³⁵, quatro etapas fundamentais no período entre 1981 e 1995: (i) um conceito equilibrado de planeamento urbano para o conjunto das Docklands; (ii) um plano urbano restrito apenas à escala de um enclave; (iii) o desenvolvimento de uma nova centralidade e, por fim; (iv) uma nova relação com a estrutura e forma da cidade.

Inicialmente, a LDDC tinha como objetivo de intervenção a construção de habitações sociais, na busca de trazer mais moradores para área frente à sua obsolescência. Porém, ao longo da operação, o financiamento público era cada vez mais restrito e a partir dos investimentos e obras de requalificação os preços de aquisição das moradias tornavam-se inacessíveis e, portanto, não se caracterizavam mais como habitações de interesse social. A LDDC teve então de adotar na área uma estratégia que permitisse o acesso da população à área, e embora tenha centrado principalmente a sua atenção sobre o mercado privado, os construtores foram, desde o início, incentivados a vender habitações para associações. Assim, numa primeira fase, a oferta de novas habitações sociais tornou-se uma compensação para o apoio de duas das autoridades locais, Newham e Tower Hamlets; ao mesmo tempo, criaram-se novas e essenciais infraestruturas de transportes, que foram acompanhadas por outras obras de requalificação da área.

³⁵ MEYER, Han; “*City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam*”; Utrecht; International Books; 1999; p. 108

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

À segunda etapa, corresponde-se o desenvolvimento das “*enterprise zones*”, de que é exemplo a renovação da Isle of Dogs. A LDDC não tinha autorização para desenvolver ela própria projetos urbanos nesta zona específica, então a política urbanística consistia em reduzir ao mínimo a regulamentação e legislação a fim de atrair investidores privados. Em 1981, o governo de Margaret Thatcher instruiu a LDDC à gestão dos recursos públicos usados para a transformação da área num centro financeiro de alcance global. A tarefa do planeamento passou a ser facilitar a transformação, o mais rapidamente possível, daquelas áreas devolutas, servindo outros objetivos, interesses e entidades.

A terceira etapa correspondeu ao desenvolvimento da nova centralidade de Canary Wharf and South Quay, a qual se constituiu, segundo Coelho³⁶, como obra paradigma do período do governo conservador. Em 1998, a população foi estimada em 83 mil habitantes e cerca de 45% das habitações já estavam ocupadas ou alugadas, sendo uma área com forte potencial para acolher, na sequência do processo regenerativo, ainda mais habitações, população e emprego³⁷. A LDDC, ainda assim, recebeu críticas contínuas; duas recessões; e pressões da crescente polarização do novo e o velho.

*“[...] uma das maiores operações de renovação urbana a nível mundial, a reconversão provocou fortes dúvidas quanto à forma de intervir no território, colocando frente a frente, estratégias de preservação das características do edificado, face as estratégias assentes na implementação de raiz de novas e artificiais construções que rompem com o passado. Esta segunda opção prevaleceu, tendo sido definitivamente implementada. Pela sua dimensão, importância e “polêmica” as London Docklands são, sem dúvida, um marco de referência nas operações de frentes de água.”*³⁸

³⁶ COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro; “*A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*”; Lisboa; Ed. CEFA + CIAUD; 2006; p. 4

³⁷ LIMA, Antônio Pedro Pereira; “*Vantagens da Versatilidade Funcional dos Edifícios na Regeneração Urbana*”; FEUP; Porto; 2007/2008; p. 62

³⁸ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 90

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Porém, o projeto foi considerado um fracasso durante muitos anos, estagnado e que não respondeu às expectativas idealizadas. Só no final da década de 1990, com a melhoria da economia inglesa, o projeto continuou a avançar até se tornar o grande centro empresarial e financeiro de Londres que é visto hoje, sede de grandes corporações, empresas de mídia, serviços avançados e habitação de luxo.

A concretização da revitalização das Docklands foi, de certa forma, o símbolo de um novo momento político onde o liberalismo foi adotado como estratégia central, o que gerou reflexos diretos nas ações do planejamento mais vinculadas ao empreendedorismo urbano. As *Docklands* consolidaram-se como exemplo do urbanismo do livre mercado, solidificando uma característica dos *anos Thatcher* de desejo de reduzir as intervenções e despesas do Estado dando lugar à ‘terceirização do planejamento urbano’. Apesar de tardio e com investimentos pesados, o projeto demonstrou que a revitalização de grandes áreas urbanas degradadas era economicamente viável.

Segundo Bourdin, a partir da operação das Docklands e a chegada de Thatcher ao poder, *“Afirma-se então um espírito do tempo cuja referência positiva ao liberalismo econômico constitui uma das componentes e que se exprime num pensamento urbanístico que se vai impor ao mundo até os dias de hoje. Este transporta uma ideia mais ou menos imprecisa da “boa cidade” e um conjunto de convicções e de métodos para fazer cidade. [...] Prefere as grandes intervenções urbanas, faz do arranjo do espaço público um desafio, mobiliza as vedetas da arquitetura através de concursos internacionais e concede um lugar importante aos operadores privados. Todas as grandes intervenções urbanas e muitos projetos de menor escala não fazem mais do que pôr em prática o modelo dominante com mais ou menos autonomia e originalidade.”*³⁹

³⁹ BOURDIN, Alain; *“O Urbanismo Depois da Crise”*; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p. 14 - 15

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

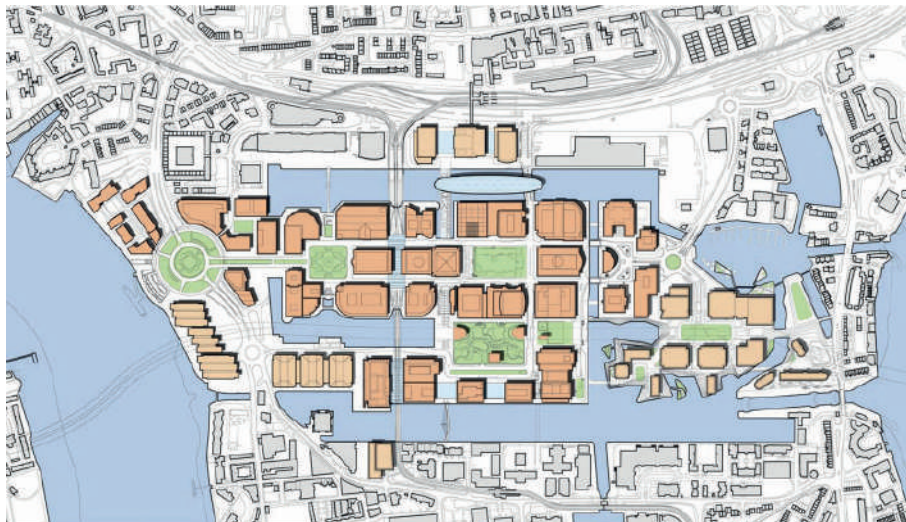


Figura 9. SOM - Plano para Canary Wharf, 1993



Figura 10. Isle of Dogs em Londres

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Em Barcelona, com a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, o “modelo Barcelona” teve como características essenciais a importância do projeto urbano, a ênfase no espaço público e mecanismos para pôr em acordo as iniciativas privadas com instituições públicas. Na ocasião do evento, a frente marítima do Porto Velho da cidade foi alvo de uma renovação urbana, podendo destacar-se três aspectos essenciais apontados por Portas: o remate da malha da cidade de Cerdá, mantendo o mesmo modelo e motivando outra escala no interior das unidades quarteirão, criando assim uma frente urbana clara; a estruturação de um sistema de infraestruturas viárias complexas e eficaz, definindo um conjunto de espaços, passeios públicos e zonas de praia de significativa extensão urbana; e a demarcação de alguns pontos estratégicos, para além da frente urbana de remate da cidade consolidada, para edificações e outras estruturas físicas pontuais e estratégicas, de modo a criar especiais dinâmicas, hierarquias e visibilidade⁴⁰.

Destaca-se a solução urbanística dos edifícios isolados com programas ligados, sobretudo, ao lazer e à cultura – o Maremagnum, L’aquarium e o IMAX Port Vell -, dos quais os dois primeiros com um caráter singular e expressivo da arquitetura; o tratamento dos espaços exteriores como elementos fundamentais da renovação da imagem urbana e programática em causa. O projeto para a área Moll de la Fusta complementava a estratégia a partir da inauguração de uma imagem global, caracterizada pelos seus passeios públicos, marginais e infraestruturas viárias de grande capacidade resolvidas num sistema complexo. O projeto baseia-se no aprofundamento do corte transversal tipo⁴¹, o qual se apresenta como o elemento chave em termos de concepção, o caracterizando de forma singular. Além da organização de espaços urbanos que se desenvolveram em relação à costa, os diferentes programas puderam acomodar pontualmente novas relações com o território, em diferentes cotas, junto aos edifícios ou à água.

⁴⁰ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 49

⁴¹ *Ibidem*; p. 66

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

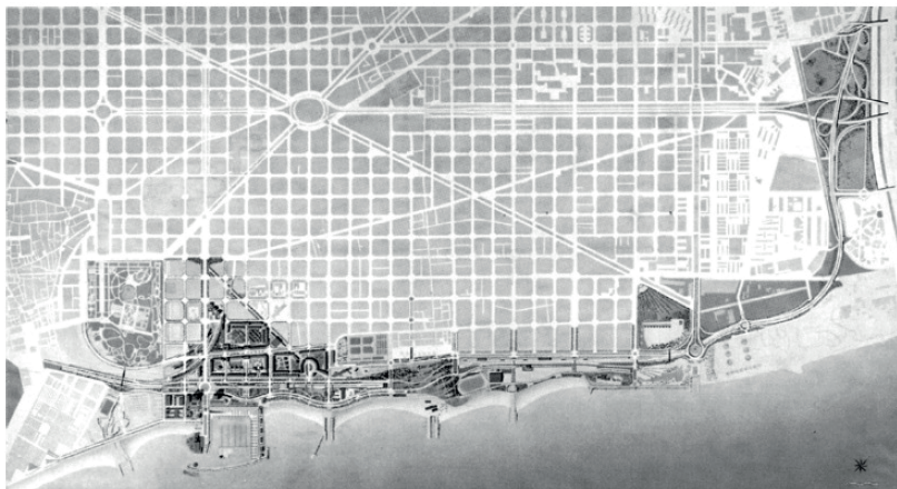


Figura 11. Plano para waterfront de Barcelona

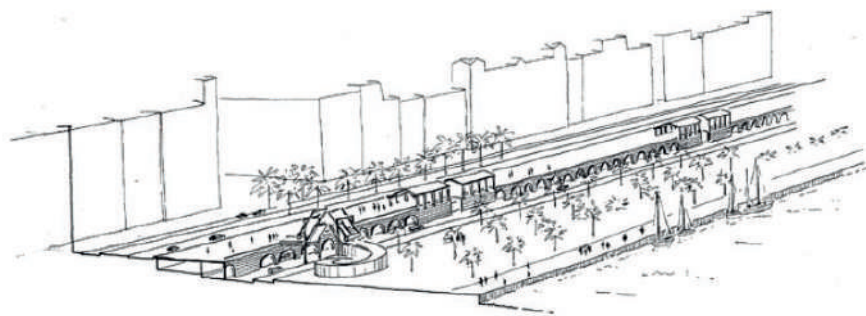


Figura 12. Corte perspectivado Moll de la Fusta



Figura 13. Atual Moll de la Fusta

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Observa-se, assim, uma clareza de desenho imposto com remate da waterfront e a sistematização dos espaços ao longo de toda a extensão, longitudinal e transversal. Ao nível das soluções técnicas e de desenho urbano, observa-se, como afirma Portas, a “performance” das grandes vias estruturais, em conjunto com as praias e o comportamento das marés controlado artificialmente, que constituem um dos aspectos peculiares deste desenho do território⁴².

No processo do planeamento, foram estabelecidas as linhas estratégicas para não só consolidar Barcelona como um centro europeu, mas também seu posicionamento na rede global, da busca por melhoria da qualidade de vida da população e eficiência de gestão, qualificando a cidade para potenciar a economia. Além das transformações físicas urbanas, posturas e ações políticas também fizeram parte do processo. A conquista olímpica nesse caso apresentou-se como uma espécie de catalisador dos processos já estabelecidos no Plano⁴³ e viabilizou a captação dos recursos necessários para a efetivação das ações, até então consideradas pontuais. Barcelona, assim, consolidou para o mundo a ideia de legado, estruturando-se como o objetivo fundamental dos megaeventos e um modelo ideal e desejado no planeamento estratégico, batizada por Bourdin de “cidade-farol”⁴⁴. O “modelo” foi amplamente adotado na América Latina por profissionais da área do urbanismo, a exemplo, no Rio de Janeiro. Porém, a mistificação nem sempre correspondeu a um conhecimento preciso do urbanismo tal como em Barcelona, resultando muitas vezes numa tentativa de copiar programas e projetos sem adequação e reflexão necessárias.

⁴² PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 66

⁴³ PINTO, André Luiz; “*Desígnios da certeza num Rio de incertezas: discurso e prática no urbanismo carioca pós Brasília*”; Porto; tese de Doutorado FAUP; 2015; p. 123

⁴⁴ BOURDIN, Alain; “*O Urbanismo Depois da Crise*”; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p. 14

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Em Lisboa, a Expo98 foi também uma operação de reconversão urbana, percebida como uma oportunidade para a requalificação de uma vasta área degradada na zona oriental da cidade. A candidatura de Lisboa à organização do evento possibilitou esta operação e contou com obras que deram para a cidade novas infraestruturas culturais, comerciais, ferroviárias e um novo parque habitacional. O Recinto Expositivo ocupava apenas 50 hectares dos 350 destinados para intervenção, onde metade foi atribuída à habitação. A operação ocupou 5 quilômetros de frente fluvial e tinha como centro a Doca dos Olivais, uma estrutura dos anos 1940. Antes, a orla ribeirinha se encontrava como um território de resíduos industriais, lixo, reservatórios e materiais obsoletos, a criar uma barreira para o Tejo.

Segundo Jorge Figueira, num sentido mais panorâmico, a operação cumpriu seus objetivos, contudo, teve também suas limitações e críticas⁴⁵. Desde cedo, uma certa ideia democrática de que o evento podia dar lugar a uma requalificação mais permeável, no sentido de abranger diversas camadas populacionais, não se verificou. Apesar do sucesso da Exposição, as intervenções urbanísticas ocasiona dessa escala acarretam num conjunto de questões comuns, como sua conexão com o tecido urbano envolvente, seu impacto social e suas consequências econômicas. Porém, principalmente, Coelho aponta que a renovação dessa área não era à partida uma prioridade para a cidade – a sua extensão para poente seria certamente mais urgente -, e a construção de uma estação central para a cidade não tinha que ser necessariamente realizada nesta zona, uma vez que é periférica e não funciona como efetivo nó multimodal de transportes⁴⁶.

⁴⁵ FIGUEIRA, Jorge; “*A Expo98 de Lisboa: projeto e legado*”; Revista ARQTEXTOS 16; Universidade Federal do Rio Grande do Sul; p. 153

⁴⁶ COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro; “*A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*”; Lisboa; Ed. CEFA + CIAUD; 2006; p. 47

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Houve ainda uma preocupação para que os equipamentos e infraestruturas construídos pudessem ser reutilizados após a realização da Exposição e fossem capazes de servir à cidade posteriormente. Exemplos como a entrada principal, frente à Gare do Oriente, foi reconvertida no Centro Comercial Vasco da Gama; a zona internacional Norte passou a acolher a Feira Internacional de Lisboa; o Pavilhão da Utopia (Pavilhão Atlântico) possui características multifuncionais; o Pavilhão do Conhecimento foi reconvertido no Museu de Ciência.

Após a conclusão, contabilizava-se uma área bruta de construção de 2,5 milhões de metros quadrados, da qual a Sociedade Parque Expo comercializou 95%⁴⁷. A criação de boas acessibilidades e a fixação de usos urbanos importantes, como equipamentos de nível nacional e municipal, edifícios culturais, serviços, comércio e habitação foram medidas que deram maior poder de atração para a área. A seleção de arquitetos de renome, nacionais e internacionais, para o desenho dos edifícios mais significativos e o investimento no desenho dos espaços públicos permitiram desenvolver nesta nova zona da cidade uma imagem do que poderia se tornar a Lisboa contemporânea qualificada, constituindo-se como uma referência⁴⁸. Neste contexto, a operação segue o modelo de exposição midiática e também do incentivo dos investimentos privados no mercado imobiliário, mas ainda assim, do ponto de vista da arquitetura e urbanismo, deixa obras notáveis, realiza um tratamento de qualidade sobre o espaço público, cria uma nova relação da zona com o rio e espaços verdes, inclusive com o Parque do Tejo de 92 hectares⁴⁹.

⁴⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA; Divisão de Planeamento Territorial; “*Plano de pormenor 3 – zona sul, avenida do marechal gomes da costa | alteração*”; abril de 2017; p. 8

⁴⁸ COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro; “*A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*”; Lisboa; Ed. CEFA + CIAUD; 2006; p. 54

⁴⁹ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA; Divisão de Planeamento Territorial; “*Plano de pormenor 3 – zona sul, avenida do marechal gomes da costa | alteração*”; abril de 2017; p. 9

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

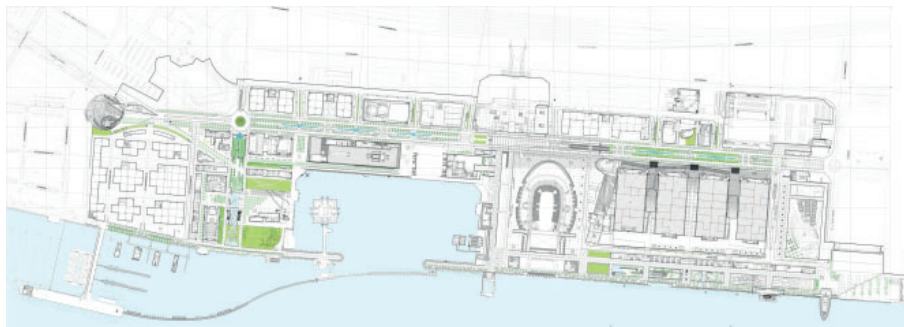


Figura 14. Planta Expo'98, 1994 - 1998



Figura 15. Santiago Calatrava - Gare do Oriente

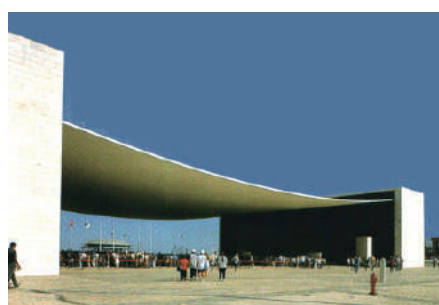


Figura 16. Álvaro Siza - Pavilhão de Portugal



Figura 17. Expo'98

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Este tipo de operação se sucede em outros exemplos de cidades globais, como Roterdão, Buenos Aires, Bilbao, Toronto, entre muitas outras. Através destas intervenções de regeneração, as frentes de água voltaram a assumir uma posição estratégica, perto das zonas centrais e históricas da cidade e ao mesmo tempo da paisagem voltada para a água e sua simbologia. Estas ações criaram novos lugares, reuniram diversas funções, formaram em muitos dos casos novos centros de atração, apostando em novas estruturas e promovendo um novo diálogo com a restante cidade. Esta aposta por uma nova imagem a partir da capacidade expressiva das arquiteturas e das obras enquanto elementos chave destas novas intervenções também é assistida. Este tipo de intervenção pode ser caracterizado como uma das diferentes “fases” ou “momentos” da liberalização urbana apontada por Roger Keil⁵⁰, sob uma narrativa de influência externa muito presente a partir dos conceitos estrangeiros derivados do thatcherismo.

Uma mudança do planeamento urbano é, desta forma, assistida pelo advento do thatcherismo em 1979, que trouxe uma nova ideologia e perspectiva na política urbana. Segundo Newman e Thornley “*a abordagem anterior era em muito liderada pelo Estado, que canalizava recursos para áreas específicas, e as decisões eram feitas através de organizações intimamente ligadas ao governo central e local. A estratégia na época era de interrelacionar as políticas económicas, sociais e físicas. A ideologia thatcherista exigia uma diferente abordagem, na qual o objetivo era dar maior liberdade ao mercado para resolver os problemas. Afirmava-se que, ao liberar o mercado e tornar as áreas urbanas mais atraentes para o investimento, outros objetivos seriam alcançados através do ‘efeito trickle-down’ causado pelo rejuvenescimento da área. Um dos preços a serem pagos foi o compromisso e mentalidade individual que exigiam a remoção da democracia local.*”⁵¹

⁵⁰ KEIL, Roger; “*The urban politics of roll-with-it neoliberalization*”; Londres; 2009; p. 242

⁵¹ NEWMAN, Peter; THORNLEY, Andy; “*Urban Planning in Europe: international competition, national systems and planning projects*”; Londres; Ed. Routledge; 1996; p. 125; citação original em inglês: “*The previous approach was very much led by the state, which channelled resources to specific areas, and decisions were made through organisations closely tied to central and local government. The strategy at that time was one of interrelating the economic, social and physical policies. Thatcherite ideology demanded a different approach in which the aim was to give greater freedom to the market to solve the problems. It was claimed that by liberating the market and making inner city areas more attractive for investment other objectives would be met through the trickle-down effect caused by the rejuvenation of the area. One of the prices to be paid was a commitment and single-mindedness that required the removal of local democracy.*”

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Segundo Portas, as intervenções de maior êxito são aquelas em que se soube associar, com diferentes modelos de gestão, agentes promotores que frequentemente se opõem ou neutralizam: as autoridades locais e centrais portuárias, ou de transporte, operadores privados ou institucionais e ainda poderes tutelares do patrimônio ou do ambiente⁵². Estas operações, porém, tendem a revelar certas consequências e problemáticas comuns que dizem respeito à adaptação do projeto com o tecido urbano pré existente, o efeito da valorização destas áreas para a população local e o risco de homogeneização tanto da arquitetura quanto das novas funções e programas atribuídos para a área. Uma das causas resultantes destas consequências deriva do forte investimento imobiliário privado, que localizou nestas áreas privilegiadas e de alto valor comercial os lugares ideais para se valorizarem e promoverem e passam a ser, portanto, os principais atores do planeamento urbano.

Harvey afirma que essas estratégias de inovação e investimentos idealizados para tornar as cidades mais atraentes foram rapidamente imitadas em outros lugares, tornando efêmera qualquer vantagem competitiva num conjunto de cidades. “*Quantos centros de convenções, estádios, Disney Worlds, zonas portuárias renovadas e shopping centers espetaculares podem existir?*”⁵³. Em virtude deste cenário de concorrências, as coalizações locais não tem opção exceto conseguirem se manter na dianteira do jogo. Existe, assim, uma conexão clara entre a ascensão do empreendedorismo urbano e a inclinação pós-moderna para o projeto de fragmentos urbanos em vez do planeamento abrangente.

Lewis Mumford afirma ainda que o capitalismo, por sua própria natureza, introduz um elemento de instabilidade nas cidades. Ao se focar na especulação imobiliária e nas inovações lucrativas, esse modelo tende à desmantelar toda a estrutura da vida urbana e a colocá-la numa nova base do dinheiro e do lucro. Tudo isso teve um efeito direto sobre as velhas e novas estruturas: as antigas tornaram-se dispendiosas e as novas foram concebidas, quase desde o princípio, como efêmeras⁵⁴.

⁵² PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 5

⁵³ HARVEY, David; “*Condição pós-moderna - Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*”; São Paulo; Ed. Loyola; 2006; p. 182

⁵⁴ MUMFORD, Lewis; “*The City in history: its origins, its transformations, and its prospects*”; Nova York; Ed. MJF Books; 1989; p. 451

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Apesar dos quase 50 anos de operações de regeneração em frentes de água em todo o mundo comprovarem a ocorrência de um processo global, cada reconversão não deixa de constituir um caso singular com características específicas. Circunstâncias como a geografia da cidade, a operacionalização e estrutura do seu porto, diferentes dinâmicas e atores, processos administrativos, entre outras características, definem problemas diferentes, dos quais derivam (ou pelo menos deveriam) resultados diversos. Assim, os próximos capítulos deste trabalho busca analisar e compreender todas estas características e processos de transformações inerentes à cidade e à frente de água da zona portuária do Rio de Janeiro sob a Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha, e finalmente o seu impacto e consequências no desenho territorial da cidade, tanto a nível espacial quanto social.

1.3. As frentes de água como oportunidade estratégica

Capítulo 2.

Rio de Janeiro como caso de estudo:

a zona portuária



2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

2.1.1. Histórico da formação da zona portuária

Localizado dentro da Baía de Guanabara, a área portuária carioca se instala ali para o desenvolvimento de atividades de exploração de comércio, próxima do oceano e estruturando, assim, o polo de negócios e núcleo de articulação com a sede do poder colonial. Era uma região com topografia muito acidentada, contando com vários morros, de caráter estratégico uma vez que, ao se ocupar o alto de um dos morros, poderia se avistar a entrada da Baía de Guanabara. Conforme as atividades portuárias iam se instalando, a partir da segunda metade do século XVI, ao mesmo tempo, o centro religioso, administrativo e econômico - as Casas da Câmara e Cadeira, a Casa do Tesouro, o Colégio dos Jesuítas e a Igreja de São Sebastião - de poucos em poucos se fixa no entorno, quando passa a ser permitida a expansão do aldeamento ao longo do litoral e nas áreas entre morros.

Essa primeira fase de expansão, porém, não adensou o que é conhecida hoje como a zona portuária, devido principalmente à sua ocupação por chácaras em amplos terrenos, explorados com atividade agrícola para abastecimento do núcleo. Junto da zona que é conhecida hoje como a zona portuária do Rio de Janeiro está localizado o Centro da cidade, bairro que abriga majoritariamente as atividades comerciais, financeiras e também edifícios históricos. Dessa forma, os três principais bairros da zona portuária – Saúde, Gamboa e Santo Cristo – se encontram junto do Centro. O Cais do Valongo, instalado na região da Gamboa, transformou-se a partir do século XVII no polo central do comércio de escravos. A mudança do mercado de escravos do Centro da cidade para o Valongo foi de valor fundamental para que a região fosse incluída definitivamente nas atividades portuárias e o desenvolvimento urbano acelerasse.

Uma nova fase se inicia com a chegada da Família Real Portuguesa em 1808, com a Abertura dos Portos às Nações Amigas⁵⁵ e a Independência do Brasil

⁵⁵ O Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas foi uma carta régia promulgada pelo Príncipe-regente de Portugal Dom João de Bragança, que permitiu as relações comerciais das colônias portuguesas na América com nações europeias. Pôs fim, então, à exclusividade econômica que se constituía como base dos Estados do Brasil e do Maranhão, e é considerada por historiadores como o primeiro passo do processo de Independência do Brasil.

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

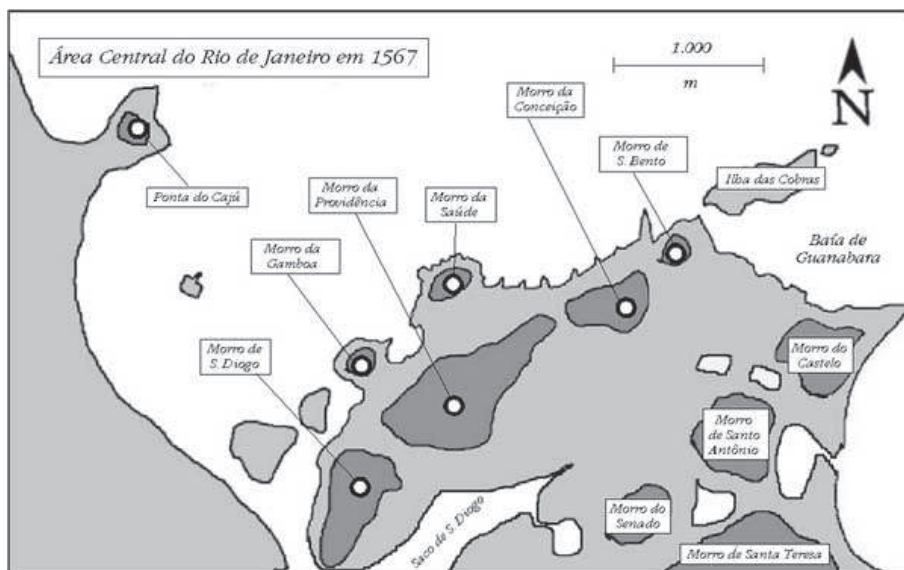


Figura 18. Planta topográfica do Rio de Janeiro em 1567

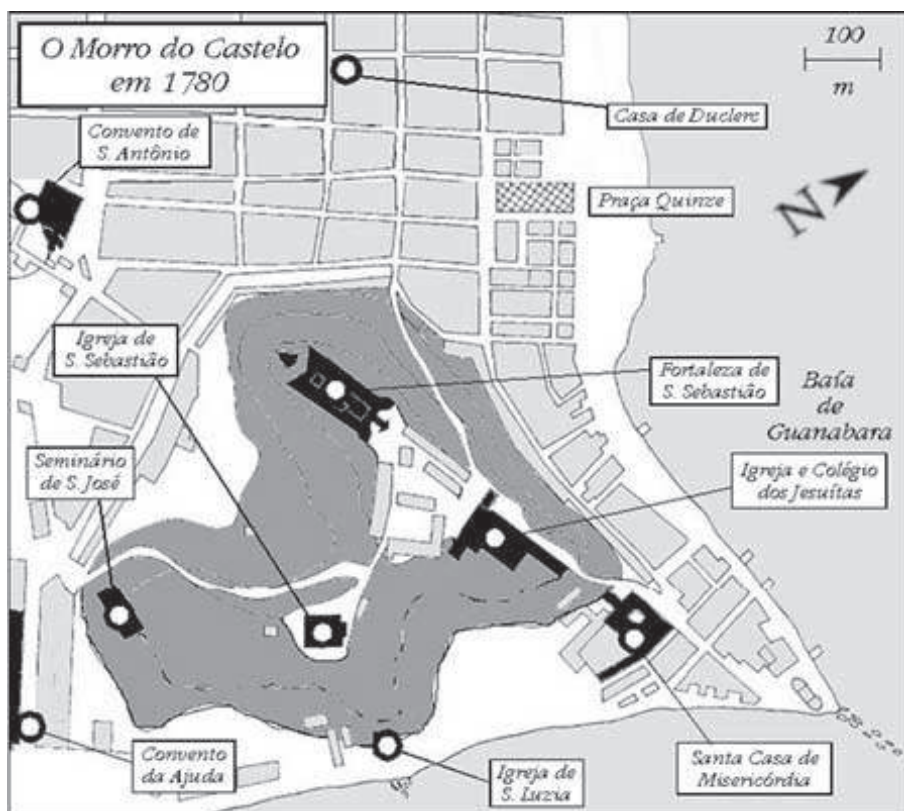


Figura 19. Morro do Castelo em 1780 com principais edificações

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

em 1822⁵⁶. A partir de então um novo dinamismo político, social e econômico se inicia. O crescimento da exportação de café e do mercado de escravos estimulou um novo ordenamento sobre a zona portuária, onde as antigas chácaras foram divididas em loteamentos urbanos e vários logradouros públicos foram criados. Lançou-se, assim, um processo de urbanização e desenvolvimento a dinamizar a ocupação do território e criar as condições para a posterior formação dos três bairros vinculados à atividade portuária: os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Entre o século XIX e XX, na orla do porto do Rio de Janeiro estavam localizadas as Docas da Alfândega e do Mercado, construídas de 1853 a 1877; as Docas D. Pedro II, edificadas entre 1871 e 1876; o dique da Saúde, destinado ao conserto de navios; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Central do Brasil entre 1879 e o início da década de 1880; dois complexos privados de cais e silos e, por fim, mais de sessenta trapiches, que se sucediam quase colados um ao outro⁵⁷.

Segundo Cruz, a mudança da Corte portuguesa e a revogação dos monopólios coloniais trouxeram, no entanto, um fluxo intenso de navios e milhares de mercadorias⁵⁸. Isto levou, gradativamente, à percepção de que a infraestrutura portuária era insuficiente para processar o volume de importações, acompanhado também pelo aumento da concentração populacional. Esta última consequente das migrações internas, com o fim da escravidão em 1888; e externas, com a chegada de imigrantes, principalmente portugueses e italianos.

O porto era um enorme complexo de fronteiras fluidas, espacialmente disperso, institucionalmente desintegrado, formado por um grande número de unidades privadas e estatais independentes e relativamente diversas entre si, mas, nem por isso, constituía um sistema caótico ou desorganizado⁵⁹. Como afirma Cruz, havia no porto uma tabela de preços e um conjunto de normas

⁵⁶ A Independência do Brasil é proclamada no dia 07/09/1822 às margens do Rio Ipiranga por Dom Pedro I no Brasil, ou Pedro IV de Portugal.

⁵⁷ CRUZ, Maria Cecília Velasco e; “*O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*”; Rio de Janeiro; Revista do Departamento de História da UFF, nº 8; agosto de 1999; p. 4

⁵⁸ *Ibidem*; p. 5

⁵⁹ *Ibidem*; p. 15

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

comuns a todas as unidades alfandegadas. O complexo portuário possuía, ademais, um centro coordenador – a Alfândega – que implementava a complementaridade de funções entre as unidades privadas e públicas, regulava a demanda dos armazéns pela distribuição dos navios e depósitos e, dentro de certos limites, tornava o sistema mais ajustado às conjunturas econômicas expansivas ou recessivas pelo aumento ou diminuição das unidades privadas que tinham funções fiscais⁶⁰. Apesar disso, o porto tinha dificuldades na articulação das suas atividades e o centro comercial, com as comunicações dificultadas pelos morros e pedreiras, ruas estreitas e o fato de não haver conexões ferroviárias com as linhas de ferro da Estação da Central do Brasil. Apesar da inexistência de cais com grande profundidade para a atracação de navios maiores e sua configuração caótica, o complexo portuário se mostrava eficiente e veloz⁶¹.

A cidade, durante três séculos, esteve limitada entre: o mar (à leste), os morros de São Bento e da Conceição (à norte), e os de Santo Antônio e do Castelo (ao sul), como mostram as figuras 18 e 19. A expansão possível se daria, portanto, à oeste e à sudoeste, transpondo um quinto morro, o do Senado. Esta limitação fez com que no século XX a zona fosse objeto de reformar a partir da demolição de três morros, sendo eles: (i) a derrubada do morro do Senado em 1902, feita pelas grandes obras de Pereira Passos; (ii) a demolição do Morro do Castelo, em 1921 na administração do prefeito Carlos Sampaio; (iii) a demolição do morro de Santo Antônio na década de 1950.

O conceito, portanto, de “vazio urbano” utilizado neste trabalho e especificamente no território da zona portuária carioca deve estar relacionado com a subutilização desses morros. Dessa forma, os três morros da área mais ao Sul vieram a ser demolidos, quando a cidade cresce rumo neste sentido.

Outro registro a se fazer é a correspondência entre as três demolições e seus respectivos contextos urbanos e ideológicos, assim como as outras transformações no território carioca que foram fundamentais para o entendimento

⁶⁰ CRUZ, Maria Cecília Velasco e; “*O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*”; Rio de Janeiro; Revista do Departamento de História da UFF, nº 8; agosto de 1999; p.

15 - 16

⁶¹ *Ibidem*

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca



Figura 20. Jacques Arago - Mapa do Rio de Janeiro, 1820



Figura 21. Emilio Bauch - Grande Panorama do Rio de Janeiro, 1873

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

da ocupação da zona hoje. No caso do morro do Senado, em 1902, as edificações e aberturas de vias correspondiam uma continuação do tecido existente, tal como o século anterior consolidou e a separação entre o que era privado versus público era radical. No segundo caso, do morro do Castelo, em 1921, apesar de também manter uma continuidade, as novas obras possuem uma maior escala e tipologias de ocupação que definem usos “semi públicos”, sem a distinção radical entre o que era privado e público. Já no Santo Antônio, em 1950, sob as influências do Movimento Moderno dos CIAM, forma-se o último vazio do antigo Centro, prevalecendo a indefinição dos espaços entre o que era público ou privado.

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca



Figura 22. Marc Ferrez - O porto do Rio de Janeiro, 1895



Figura 23. Marc Ferrez - Vista do Morro do Castelo, 1895

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

2.1.2. As obras de modernização do porto

A ideia de Modernidade no Rio é identificada principalmente a partir do século XX onde, em decorrência desse crescimento populacional e das condições da insalubridade que se encontrava o centro, dá-se início uma sucessão de planos urbanísticos que teve como marco inicial a Reforma Pereira Passos. A Reforma visava a higienização e o “*embelezamento da cidade*”⁶² de acordo com os novos padrões importados da Europa, inspirado no Barão Haussmann (1809 – 1891), responsável pela reforma urbana de Paris na segunda metade do século XIX.

Até o início do século XX, segundo Fábio Molina, a cidade do Rio de Janeiro era “*marcada pela presença de moradias precárias, ruas sujas, estreitas e mal iluminadas, repleta de habitações coletivas (representadas pelos cortiços), e com graves problemas relacionados à salubridade, como a constante presença de pestilências, entre elas, febre amarela, malária, peste bubônica, beribéri e varíola.*”⁶³

O processo que ficou conhecido como “Bota-abaixo” era voltado à construção de ruas e avenidas, parques, jardins, teatros (no Centro da cidade, o Teatro Municipal é construído, inspirado na Ópera de Paris de Charles Garnier), ao controle de doenças e sanitização, o que travou uma “guerra” contra as habitações populares, que seriam o foco das doenças. Com o intuito de tornar o Rio de Janeiro a “*Paris dos Trópicos*”⁶⁴, elimina-se também os traços da cidade colonial e o desmonte de morros no Centro da cidade, buscando a modernização da mesma e a constituição de um símbolo de uma nova nação confiante em seu futuro.

⁶² VILLAÇA, Flávio; “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil” in DEÁK; SCHIFFER; 1999; p. 193

⁶³ MOLINA, Fabio Silveira; “A produção da “Paris dos Trópicos” e os megaeventos no Rio de Janeiro no início do século XX”; Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia; vol. 51 nº 102; 2016; p. 32

⁶⁴ FRANÇA, Jean Marcel Carvalho; “Literatura e sociedade no Rio de Janeiro oitocentista”; Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda; 1999; referido por PINTO, André Luiz; p. 162

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca



Figura 24. Trecho do Jornal do Século de 1903



Figura 25. Augusto Malta - Desmonte do Morro do Castelo, 1922

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

O novo tecido ajusta-se ao já existente, tanto pelo sistema de vias quanto volumes construídos. Além da simbologia por trás da cidade renovada com as novas ruas e avenidas, elas foram muito importantes para novas infraestruturas de mobilidade, possibilitando a construção do transporte sobre trilhos que foi, mais tarde, fundamental para a ocupação do território. Além disso, houve também um estímulo à expansão da cidade rumo à região mais ao sul, pelo litoral, possibilitado pela demolição dos morros e contrariando o movimento estabelecido pela chegada da Família Real, o que estabeleceu uma nova relação de valorização do mar.

*“A República Velha, para exorcizar a maldição eurocêntrica, fez o esforço de demolir o centro da velha cidade colonial e construir, no início do século XX, o Rio de Pereira Passos. [...] Culturalmente, plagiou a França e tentou renegar Portugal: o piano foi colocado no salão enquanto o violão era levado para os fundos. No Rio do início do século, procurava-se esconder o povo mestiço carioca, como antecedente da prática, em Brasília, de ocultar o candango”.*⁶⁵

Um novo porto é então proposto a partir de um aterro executado como projeto de intervenção urbana, que define sua tipologia de ocupação, estruturas viárias e fundiárias. O projeto previa a ocupação da zona portuária por um cais corrido de 3.500 metros de extensão para a atracação de navios de grande calado e de maior profundidade. Seria aterrada uma superfície de 175 hectares com o material proveniente do desmonte parcial dos morros (figuras 25 a 27). Ao longo da orla, uma faixa de 100 metros foi reservada para uso exclusivo das atividades portuárias: seriam 25 metros para o cais, 35 para armazéns e 40 para uma moderna e larga avenida destinada à movimentação de cargas, a atual Avenida Rodrigues Alves. Ao mesmo tempo das obras do porto, entraram também em execução as obras do canal do Mangue (Av. Francisco Bicalho) e da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco). A construção dessas duas vias, que complementavam as obras portuárias, foram fundamentais para a redefinição de toda a circulação entre a área portuária e o Centro da cidade. O novo porto também foi equipado com aparelhagem moderna para eficiência do transbordo e estocagem das cargas.

⁶⁵ LESSA, Carlos; *“Autoestima e Desenvolvimento Social”*; Rio de Janeiro; Ed. Garamond; 2000; p. 40

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

A faixa de solo criada com o aterro, destinado à construção do cais do porto, foi utilizada também para a implantação de edificações com atividades ligadas direta ou indiretamente às atividades portuárias, de uso mercantil e industrial. O porto do Rio, tal como conhecemos hoje, foi inaugurado oficialmente em 1910, sete anos após estas obras. Como resultado, segundo Giannella⁶⁶, verificam-se duas zonas portuárias da cidade: a “parte alta”, dos morros, que sempre estiveram ali e começaram a ser ocupadas ainda nos séculos XVII e XVIII; e a “parte baixa”, o aterro realizado a partir da demolição do Morro do Senado para a expansão do porto. A parte baixa, a partir da década de 1920, com o deslocamento das atividades portuárias para o bairro do Caju, acabou sendo ocupada por atividades e instalações diversas e não necessariamente correspondentes às atividades portuárias. A exemplo foram construídos ali galpões de escolas de samba, oficinas de automóveis e fábricas.

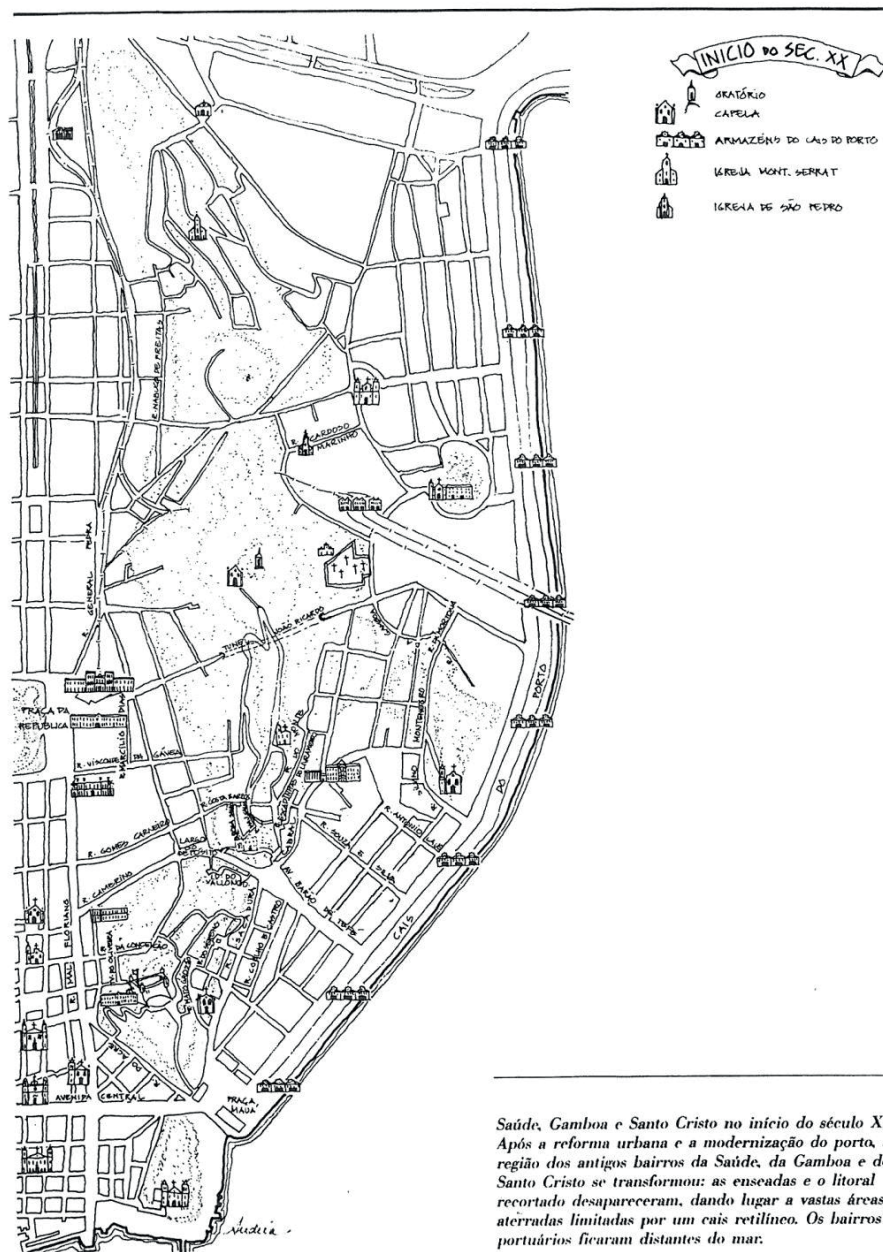
O financiamento das obras foi feito através de empréstimos ingleses, e transformou as áreas aterradas em propriedades públicas cedidas por concessão para atividades privadas ou institucionais. As obras de Pereira Passos, segundo Abreu, marcam uma alteração no papel do Estado sobre o planejamento urbano, até então indireto e limitando-se o Estado a regular, estimular ou proibir iniciativas que partiam exclusivamente da esfera privada⁶⁷. A partir da Reforma Passos, o Estado intervém diretamente sobre o urbano, o que alteraria o padrão de evolução urbana que seria seguido pela cidade no século XX. Segundo Fernandes⁶⁸, a Reforma seria considerada marco de uma espécie de transição entre um período fortemente liberal, marcado pelo recuo quase total do Estado no âmbito do planejamento dos espaços urbanos, e um período do Estado Providência, caracterizado pela retomada do controle da produção espacial pelo Estado através da sua intervenção e regulação do urbano.

⁶⁶ GIANNELLA, Leticia de Carvalho; “*A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha*”; 2013; p. 5

⁶⁷ ABREU, Maurício de Almeida; citado em SOARES, Adriano Santos; “*A paisagem como objeto de políticas públicas – o caso das favelas cariocas*”; 2013; p. 21

⁶⁸ FERNANDES, Nelson da Nóbrega; “*Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI)*”; Universidad de Barcelona; 2008

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca



103

Figura 27. Saúde, Gamboa e Santo Cristo no início do século XX

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

2.1.3. O porto obsoleto

A ascensão ao governo por Getúlio Vargas (1882 – 1954) em 1930 marcou uma nova fase para a cidade do Rio de Janeiro, submetida à uma série de obras de grande escala na busca de uma definição da identidade nacional. No Centro da cidade a abertura de uma longa avenida, possível pelas demolições dos morros do Castelo e Santo Antônio, constituíam um eixo monumental, a Avenida Presidente Vargas. Pensava-se na época que a mesma iria constituir o eixo de expansão dos negócios, que então se concentrava, e se concentra ainda hoje, na Avenida Rio Branco e proximidades, no Centro. Anos mais tarde, na década de 1960, o Elevado Juscelino Kubitschek, mais conhecido como Perimetral, também acabou por ser um elemento de isolamento dos bairros portuários, limitados diante das grandes avenidas. A Avenida Presidente Vargas separa os bairros portuários do Centro, e a Perimetral bloqueia a sua relação com a baía de Guanabara. Para além delas, outras avenidas principais da área, a Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Rio Branco, também influenciaram para o isolamento e encapsulamento da zona, se transformando em uma ilha cercada por fluxos rodoviários.

“Os bairros portuários ficaram, de certa maneira, a margem da cidade, no tempo e no espaço. No tempo porque enquanto a cidade se modernizava através da verticalização da área central e de bairros como Copacabana, na Saúde, na Gamboa e no Santo Cristo as formas se cristalizavam. No seu conjunto, a área portuária não se transforma do mesmo modo que o restante da cidade, através do processo ininterrupto de construção, demolição e reconstrução.

Isolados também no espaço, pela sua própria conformação geográfica acentuada pelas intervenções urbanísticas promovidas pelo poder público. Os três bairros ficaram a margem até do porto, uma vez que o grande aterro afastou os antigos bairros marítimos do mar e as áreas aterradas nunca chegaram a se integrar realmente com as áreas antigas.”⁶⁹

⁶⁹ CARDOSO, Elizabeth Dezouzat; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mario; PECHMAN, Roberto Moses; *“História dos Bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Rio de Janeiro”*; João Fortes Engenharia Index; 1987; p. 128

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca



Figura 28. Construção da Avenida Presidente Vargas, à direita a zona portuária

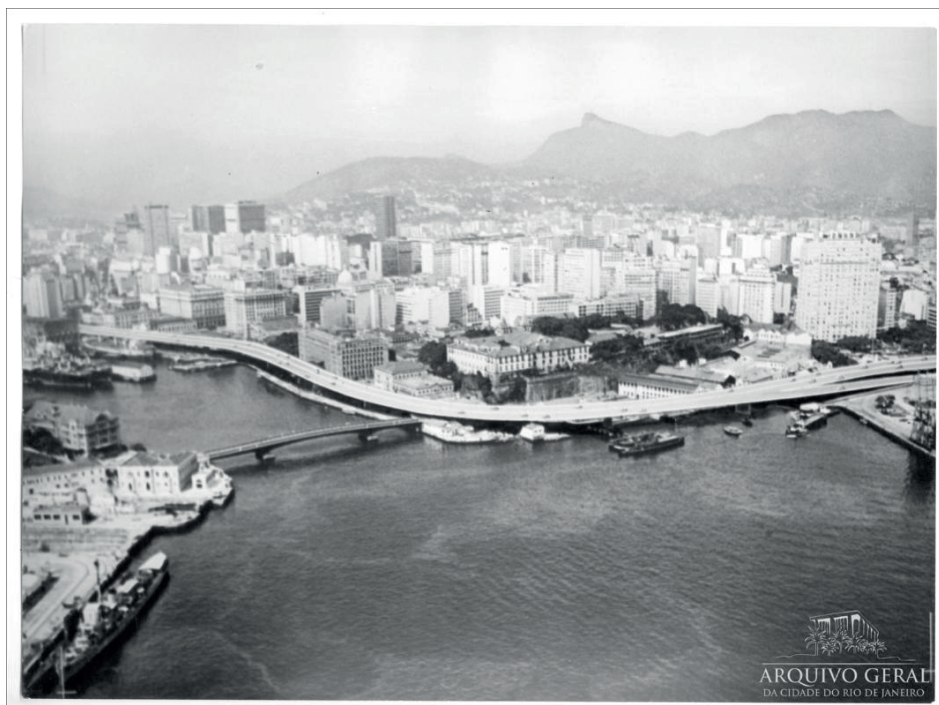


Figura 29. Elevado da Perimetral, sem data

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

A evolução do espaço urbano do Rio se dá, portanto, de maneira contraditória. Fisicamente, com uma segregação espacial definida pela ocupação das classes mais altas nas zonas Sul e Norte e as classes mais pobres nos subúrbios, a Baixada Fluminense. Até o início da década de 50, o crescimento urbano cada vez mais intenso e acelerado gerou espaços periféricos no território e a necessidade de viagens intraurbanas instauram um problema rodoviário, cujas consequências são principalmente uma grande transformação na sua estrutura de circulação. Era o momento de se alterarem os padrões de acessibilidade ao centro metropolitano, com a retomada das práticas de cirurgias urbanas. Era uma época marcada por políticas populistas, que buscavam os ideais de cidade de acordo com os padrões da cidade moderna.

Essa busca pela modernidade no Brasil se deu por um processo muito complexo, composto de diversos vetores que combinavam a nossa exaltação luso-brasileira com outros fatores externos e internos na busca pela identidade nacional, assumindo nossa mestiçagem étnica e cultural, reafirmada diversas vezes ao longo da história e ainda nos dias atuais. Principalmente no Rio de Janeiro, capital por tantos séculos, o que se observa é uma constante montanha russa da nossa valorização. Enquanto na Europa vivia-se a Segunda Grande Guerra, o Brasil fazia parte do Novo Mundo⁷⁰, pronto para uma nova etapa que o inserisse como uma potência à nível mundial. Este processo vinha ao encontro do receituário modernista no qual as cidades deveriam ser setorizadas conforme os usos e atividades econômicas. Esta condição levaria a uma decisão que mudaria a história do Brasil e, em foco, a cidade do Rio de Janeiro: a construção de uma nova capital federal no planalto central do país, prevista desde 1750⁷¹.

*“O Brasil de então ou, pelo menos, os seus ideólogos e difusores, viam no café e no potencial de exploração de riqueza imensas de um estado-nação desmensurado, que bem se poderia ter estilhaçado em vários, uma oportunidade de refundação que viria a ter as suas máximas expressões em Brasília, na música e nas artes plásticas ou literatura modernista”.*⁷²

⁷⁰ LESSA, Carlos; *“Autoestima e Desenvolvimento Social”*; Rio de Janeiro; Ed. Garamond; 2000; p. 41

⁷¹ Brasília apareceu pela primeira vez localizada no mapa em um trabalho do cartógrafo Francisco Tossi, de 1750. Em 1892, o marechal Floriano Peixoto convida um geógrafo para desenhar o Quadrilátero Cruls, onde, no século seguinte, em 1960, seria construída Brasília.

⁷² DOMINGUES, Álvaro in *“Prefácio”*; TAVARES, André; Ed. Dafne; 2009; p. 10

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

Brasília seria o instrumento de “*integração nacional*”, reequilibrando o território em benefício do interior e estimulando a economia: o símbolo da Modernidade brasileira⁷³. Sob os traços dos arquitetos Lucio Costa (1902 – 1998) e Oscar Niemeyer (1907 – 2012), a fundação de um “*Brasil moderno*” e de uma nova forma de pensar a cidade nasce, se enraíza e perdura na prática urbana de formação das cidades em todo o Brasil, “*um momento chave da própria construção do ‘brasileirismo’, de muitos exorcismos e expectativas e, sobretudo, da fundação de uma identidade nacional*”⁷⁴.

Em consequência da construção de Brasília, o Rio de Janeiro perde sua condição de capital em 1960 e um sentimento geral de pessimismo é instaurado na população carioca. O primeiro governador do então recém denominado Estado da Guanabara, Carlos Frederico Werneck de Lacerda (1914 – 1977), busca por uma reafirmação de identidade da antiga capital como detentora do “*brazilian way of life*”:

*“Uma cidade insubstituível, uma cidade na qual todos os brasileiros, ontem, hoje, e sempre, estarão em casa. Esses brasileiros sabem que nós somos uma região sem regionalismo. Pensamos nossos problemas em termos mundiais, não só continentais ou nacionais. Eles achavam que, ao abandonarem, levavam a civilização para o interior, mas foi aqui que a deixaram. Porque nós somos síntese do Brasil, porque somos a porta do Brasil para o mundo, e somos para o mundo a verdadeira imagem que ele faz de nós”*⁷⁵.

No Rio, portanto, o urbanismo opta por reafirmar cada vez mais a cidade como, também, um símbolo do modernismo. Porém, na zona portuária, simultaneamente à expansão rodoviária, observou-se um esvaziamento de suas atividades em virtude da sua reestruturação. O atraso industrial era uma das questões mais importantes a ser tratadas: as indústrias, que até as primeiras décadas do século XX se localizavam no bairro de São Cristóvão, próximas do porto e a acompanhar os eixos ferroviários, em meados do século, mudam

⁷³ A construção da nova capital é estabelecida como a 31ª meta no Plano de Juscelino Kubitschek, o então presidente do país, e considerada a meta-síntese de seu governo.

⁷⁴ DOMINGUES, Álvaro in “*Prefácio*”; TAVARES, André; Ed. Dafne; 2009; p. 9

⁷⁵ Campanha para a eleição de Carlos Lacerda como governador do Estado da Guanabara, em junho de 1960, referido por PINTO, André Luiz; p. 173

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

para a periferia metropolitana da Baixada Fluminense. Na tentativa de prover terrenos com menor custo para a criação de distritos industriais, novas áreas à oeste do território foram disponibilizadas, incentivando a expansão e dando início à construção do distrito industrial de Santa Cruz⁷⁶.

A introdução do uso de contêineres no transporte marítimo, a partir de 1960, também foi determinante para o esvaziamento das atividades do porto. Passou a ser requisito técnico do transporte marítimo moderno uma ampla área de retroporto com profundidade suficiente para armazenar filas de contêineres e uma ligação direta à rodovia ou à ferrovia⁷⁷. As atividades de carga e descarga do antigo cais foram então deslocadas para a ponta do bairro do Caju, próximo à Ponte Rio-Niterói e às rodovias. Também inauguração de um novo porto em 1982, o Porto de Sepetiba, próximo do distrito industrial de Santa Cruz deslocou grande parte das atividades para lá.

Além disso, durante as décadas de 1960 e 1970, em conjunto com o receituário modernista de urbanização, grandes intervenções foram executadas na cidade que mudaram o rumo do seu desenvolvimento e crescimento. No eixo Leste – Oeste disponibilizou-se uma nova área do território destinada à construção de um novo centro, moldado sob os ideais modernistas dos CIAM, onde Lúcio Costa assume o planejamento. Assim, a Barra da Tijuca “foi apresentada como a salvação do Rio de Janeiro, que se vergava à especulação imobiliária”⁷⁸. A proposta de uma nova centralidade na Zona Oeste é cercada de montanhas e floresta, dezenas de quilômetros distante do centro histórico e de grandes dimensões territoriais, de área equivalente a 1/3 da área já urbanizada na cidade, com uma praia maior do que a soma das demais praias urbanas (figuras 30 a 32).

⁷⁶ LESSA, Carlos; “*O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca da auto-estima*”; Rio de Janeiro; Ed. Record; 2001; p. 346

⁷⁷ SANTOS, Julio Cesar Ferreira; “*Políticas espaciais de requalificação urbana na área central do rio de janeiro: nova estética da desintegração local e espetáculo da projeção global*”; Scripta Nova; Revista electrónica de geografía y ciencias sociales vol. ix, n. 194; 2005

⁷⁸ MAGALHÃES, Sérgio; “*A cidade na incerteza: ruptura e contiguidade em urbanismo*”; Rio de Janeiro; Ed. Viana e Mosley; 2006; p. 125

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

O novo centro Metropolitano do plano de Lúcio Costa previa edificações de setenta pavimentos, com ocupação de baixa densidade, privilegia o uso do automóvel e, portanto, restringe a acessibilidade aos mais ricos, para quem esse novo centro era projetado. O plano, claro, não teve uma influência direta sobre a área da zona portuária da cidade, porém, é essencial para a evolução do território até os dias atuais como uma nova centralidade e foco dos investimentos. Os investimentos públicos passariam a se justificar nessa nova centralidade, onde estaria sendo construído o futuro da cidade e também o modelo do pós-moderno a nível nacional. Segundo Carlos Lessa:

“O Brasil ainda acontece experimentalmente no Rio, e depois o modelo é copiado. [...] Sempre foi assim: do Rio vem o sinal. Então, os costumes da Barra serão os do amanhã. A Barra da Tijuca é um modelo de pós modernidade para o Brasil. Lá está sendo zerada, inclusive, a identidade local! Se dependesse daqueles incorporadores de edifícios, o destino do morro Dois Irmãos (que marca a região) seria ser dinamitado para que a paisagem se assemelhasse a Miami. Nos espaços pós-modernos, há um esforço radical por cancelar a identidade nacional. É um corolário do repúdio à cultura brasileira.”⁷⁹

Frente às mudanças que ocorriam cada vez mais rápido no Rio, se elabora um novo plano urbanístico em busca de fortalecer a cidade como polo da região metropolitana. Em 1977 é elaborado o Plano Urbanístico Básico da cidade do Rio de Janeiro, o PUB-Rio, composto de diretrizes urbanas e incluindo aspectos administrativos. O plano subdivide a cidade em seis áreas de planejamento com características diversas, a serem tratadas de modo específico, o que perdura até hoje. Diferentemente dos planos urbanos anteriores, é elaborado por profissionais e técnicos brasileiros, o que é positivo em função da leitura e apreensão das informações da cidade e de sua realidade nacionais. Contou também com o incentivo da participação popular no processo através de pesquisas de opinião pública para buscar identificar em cada área os problemas. O plano reconhece também a vocação da região portuária, a identificando como uma zona emblemática e de grande importância, o que leva nos seguintes anos à elaboração de projetos que propõem a sua requalificação urbana, partindo de um discurso de preservação e revitalização da mesma.

⁷⁹ LESSA, Carlos; *“Autoestima e Desenvolvimento Social”*; Rio de Janeiro; Ed. Garamond; 2000

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

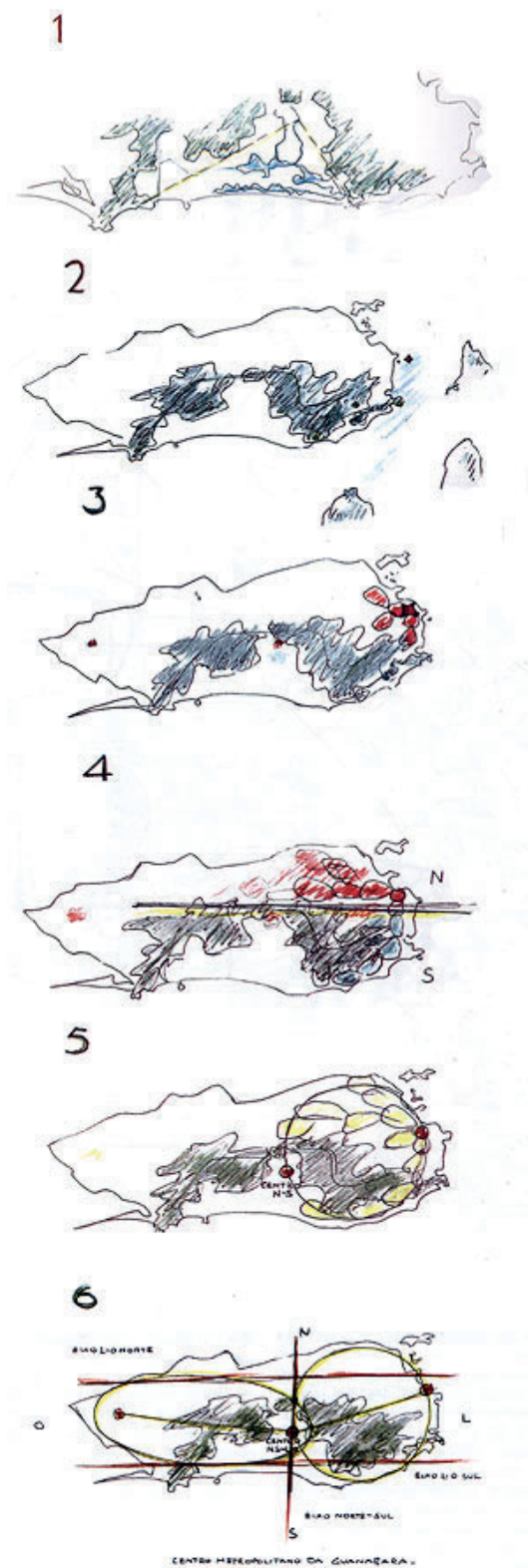


Figura 30. Croquis de Lúcio Costa para a criação de um novo centro metropolitano: a Barra da Tijuca, 1960

2.1. Evolução urbana e transformações da zona portuária carioca

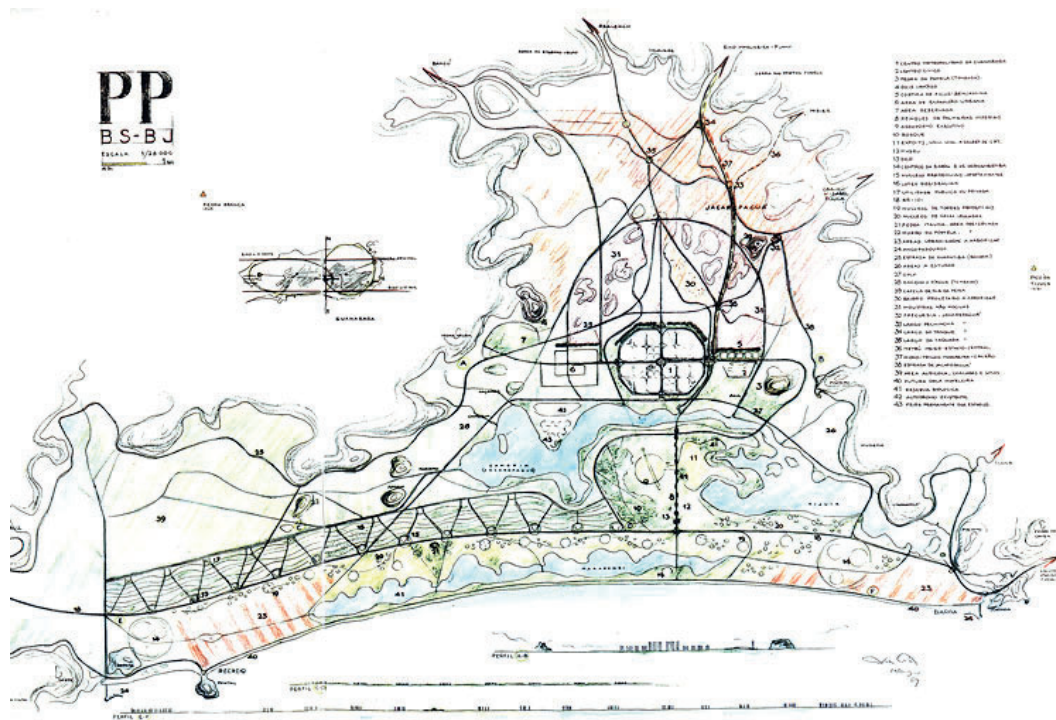


Figura 31. Lúcio Costa - Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, 1960



Figura 32. Barra da Tijuca atualmente

2.2. Início da revitalização da zona portuária

2.2. Início da revitalização da zona portuária

2.2.1. A zona como patrimônio

O Projeto Corredor Cultural se destaca na história do urbanismo do Rio de Janeiro por representar uma mudança no paradigma modernista até então para uma iniciativa de preservação e recuperação de vínculos entre habitantes e a memória urbana⁸⁰. Nessa nova perspectiva, se assiste à introdução do planejamento participativo, se tornando quase obrigatória a adoção de práticas de consulta à população na tomada de decisões governamentais. Foi, portanto, um período marcado pelas associações comunitárias, na elaboração de um conjunto de regulamentos restritivos à especulação imobiliária e na adoção de uma política de recuperação e preservação do centro histórico.

O projeto de 1979 foi a primeira expressão dessa política no Rio, sendo lançado com o objetivo de proteger o patrimônio e revitalizar quatro áreas no centro histórico da cidade. A premissa era que a dinâmica de renovação deveria respeitar as referências históricas, sociais e culturais do lugar. O projeto propunha a proteção das características arquitetônicas de fachadas, volumetrias, formas de cobertura e prismas de claraboias de imóveis. A criação das Área de Proteção de Ambiente Cultural (APACs) na cidade do Rio de Janeiro teve início com o Projeto Corredor Cultural, transformado em legislação municipal pelo Decreto 4.141 de 1983, e pela Lei 506/84, reformulada posteriormente pela Lei no 1.139/87.

Em entrevista realizada em 2001, um dos criadores do projeto, o arquiteto e urbanista Ivan Pinheiro destacou que na época *“a ameaça da perda das referências históricas era uma questão importante para nós da prefeitura, mas no geral a questão não era tanto do valor arquitetônico e artístico das edificações ou do espaço e mais pela qualidade de vida urbana e pelo medo da perda da identidade e das referências da cidade”*⁸¹, a demonstrar um foco no ambiente histórico e nos espaços públicos da área. Ao mesmo tempo, o

⁸⁰ PIO, Leopoldo Guilherme; “Cidade e Patrimônio nos Projetos Corredor Cultural e Porto Maravilha”; Revista Húmus nº 10; 2014; p. 58

⁸¹ Trecho da entrevista a Ivan Augusto Pinheiro, realizada em 2001 in PIO, Leopoldo Guilherme; “Cidade e Patrimônio nos Projetos Corredor Cultural e Porto Maravilha”; Revista Húmus nº 10; 2014; p.

2.2. Início da revitalização da zona portuária

discurso legitimava a revitalização da área mediante o patrimônio e equipamentos culturais já existentes, no qual o objetivo é conceber um plano completo *“de forma que a transforme num novo vetor de crescimento da cidade, como ocorreu com os bairros Copacabana, na década de 1940, Ipanema e Leblon na década de 1960 e com a Barra da Tijuca a partir da década de 1970”*⁸².

Outra experiência de preservação do patrimônio foi o projeto SAGAS, destinado aos três bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. A partir de uma iniciativa de associações dos moradores da área junto com órgãos governamentais e entidades profissionais criou-se o Grupo de Trabalho Comunitário e Institucional de Proteção e Valorização do Patrimônio Cultural dos bairros. Apresenta muitas semelhanças com o projeto Corredor Cultural, mas vai além da criação de um inventário dos bens culturais e propostas de preservação, sendo responsável também pelo desdobramento da Lei nº 971/1987, que transformou a região em Área de Proteção Ambiental (APA). Dessa maneira, qualquer licença de obras e projetos de parcelamento estavam submetidos à aprovação pelo Departamento Geral de Patrimônio Cultural (DGPC), da Secretaria Municipal da Cultura. A regulamentação das normas de uso do solo se deu por meio do Decreto nº 7.351/1988⁸³ que, ao dividir a zona em diferentes áreas: delimitou as áreas e subáreas de proteção ambiental e de imóveis preservados; regulou os parcelamentos de lotes; identificou e intitulou os usos e funções de cada área, estando o uso residencial adequado para toda a área; identificou as indústrias e suas tipologias referentes à cada área e onde elas se concentravam; designou as alturas das edificações em cada setor, sendo a mais alta de 17 metros de altura.

Mais tarde, em 1992, com a edição do primeiro Plano Diretor Decenal da Cidade, a Área de Proteção Ambiental (APA) se transforma em Área de Proteção de Ambiente Cultural (APAC), ficando a primeira denominação apenas para os ambientes naturais. Uma APAC é, segundo a Prefeitura do Rio, “cons-

⁸² CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro; “*Estudo de Impacto de Vizinhança do Porto Maravilha (EIV)*”; Rio de Janeiro; Instituto Pereira Passos; 2009. p. 16

⁸³ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Decreto n. 7.351*”; Rio de Janeiro; Decreto Oficial Rio, nº 210; 14 de janeiro de 1988

2.2. Início da revitalização da zona portuária

*-tituída de bens imóveis – casas térreas, sobrados, prédios de pequeno/médio/grande portes – passeios, ruas, pavimentações, praças, usos e atividades, cuja ambiência em seu conjunto (homogêneo ou não), aparência, seus cheiros, suas idiossincrasias, especificidades, valores culturais e modos de vida conferem uma identidade própria a cada área urbana.”*⁸⁴ Na figura 33 identificam-se as APACs vigente na zona portuária e Centro da cidade do Rio de Janeiro.

Ambos estes projetos são fruto do debate entre preservação e renovação iniciado no Rio de Janeiro no final dos anos 1970. Segundo Ferreira, a Modernidade se tornou sinônimo de arrasamento, não só de imóveis propriamente, mas de um modo de pensar e construir a cidade que outrora estivera ligada ao período colonial e imperial brasileiro⁸⁵. O abandono que ocorre pelo patrimônio e a cidade já consolidada pode ser identificado também como uma consequência do foco dos investimentos nos espaços mais modernos da cidade, como a Barra da Tijuca. No entanto, a preocupação com a preservação no Rio não se deu de maneira alguma incoerente com as forças do capital, pelo contrário, com os projetos previstos para a zona portuária já vinculados com um desejo de tratar a cidade como uma forma de empreendimento.

A vontade de revitalização da Zona Portuária diz também respeito à uma tendência mundial de refuncionalização do patrimônio e novas políticas de investimentos através das instituições privadas. Segundo Sánchez, todos os empreendimentos têm uma vida útil ou um ciclo de vida. *“Devido a razões econômicas, ambientais, de mercado, atraso tecnológico, e muitas outras, as indústrias fecham, as minas são abandonadas, os depósitos esgotam sua capacidade, muitas estações e trilhos ficam ociosos, os portos ficam pequenos demais para comportar grandes navios, as barragens são desativadas, ou seja, tornam-se finitas as suas funções”*.⁸⁶

⁸⁴ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Guia das APACs. SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo). Entorno do Mosteiro de São Bento n.01*”; Rio de Janeiro; Instituto Rio Patrimônio da Humanidade; 2012; p. 1

⁸⁵ FERREIRA, Tatiana de Souza; “*O empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro: o Porto Maravilha e a consolidação da gestão estratégica*”; Rio de Janeiro; UFRJ; p. 111

⁸⁶ SANCHEZ, Fernanda; referido por VASQUES, Amanda Ramalho; “*O processo de formação e refuncionalização de brownfields nas cidades pós-industriais: o caso do Brasil*”; Universidade de São Paulo; 2006; p.5

2.2. Início da revitalização da zona portuária

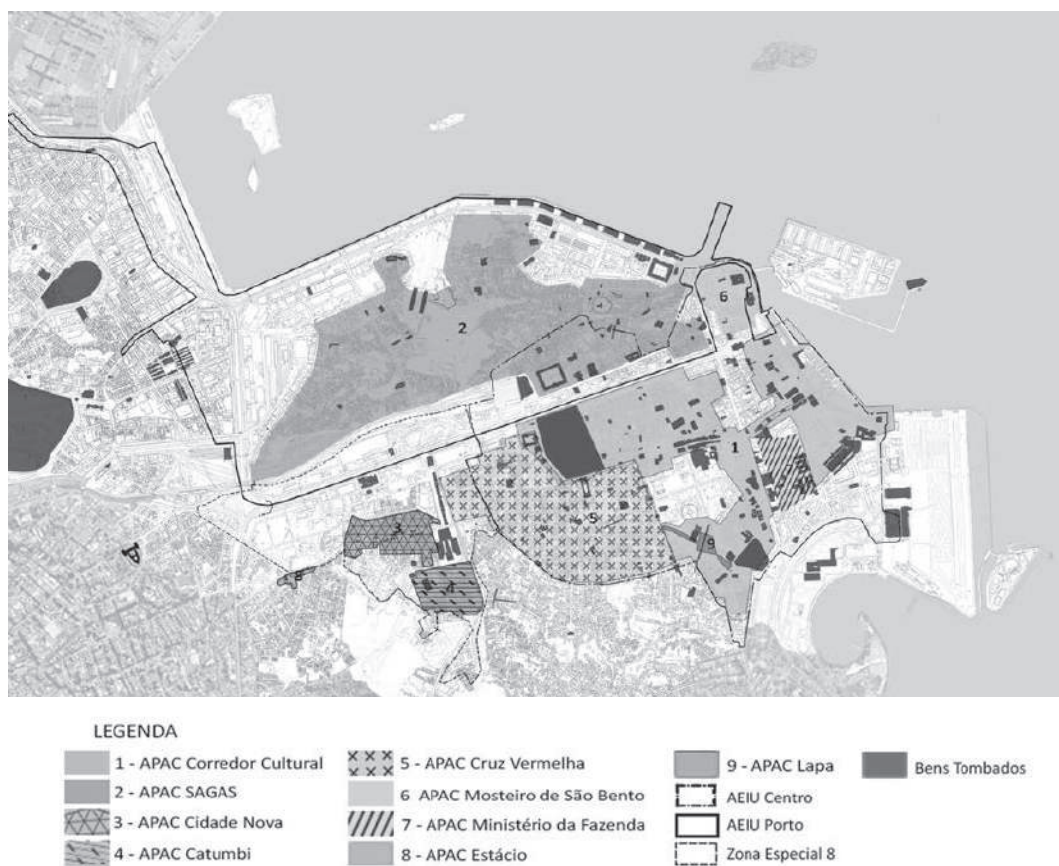


Figura 33. Marcela Moreira Dorea - Mapa de Proteção do Patrimônio Cultural vigente - Áreas de Preservação Urbana e bens tombados.

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Estando as dinâmicas territoriais em constante mudança, é um fenômeno natural o surgimento de vazios urbanos no território. Todavia, a subutilização de estruturas antes produtivas traz a estagnação da economia local na qual estão inseridas. O aproveitamento da infraestrutura existente para novos usos a fim de se obter a refuncionalização de uma área torna-se uma oportunidade estratégica de trazer uma nova vida para estas áreas obsoletas. Nesta perspectiva, as operações urbanas de revitalização de áreas centrais abandonadas se tornaram um fenômeno global. E, junto de uma nova lógica de capital, tais operações atraem principalmente empreendimentos privados, interessados no investimento e posterior lucro possível.

A partir dos anos 1990 a zona portuária se enquadrava dentro da Área de Planejamento 1 (API), referida nos Planos Diretores da cidade do Rio de Janeiro de 1992 e de 2001. As diretrizes gerais para todos os bairros desta API eram a de incentivo ao uso residencial, revitalização, requalificação e renovação de áreas ociosas cujo uso do solo apresenta baixo aproveitamento, a proteção e valorização do patrimônio arquitetônico e ao incentivo de atividades comerciais e serviços ligados ao turismo. Sobre a Zona Portuária constam as seguintes diretrizes: *“desenvolvimento das propostas de proteção das áreas da Saúde-Gamboa-Santo Cristo [...]. adensamento dos bairros periféricos à Área Central de negócios, com manutenção de suas características ambientais, econômicas e sociais [...], revitalização da área portuária, como expansão do Centro, garantidas a manutenção e modernização das atividades necessárias ao porto do Rio de Janeiro [...], valorização e conservação das edificações e dos conjuntos arquitetônicos de interesse cultural e paisagístico da área.”*⁸⁷

As diretrizes então botavam em foco a revitalização da área e o reconhecimento de conjuntos de interesse paisagístico e cultural da zona, entre eles a área definida pelo Projeto SAGAS como Área de Proteção Ambiental, o Morro do Valongo, o Morro da Conceição, o Morro do Pinto e outros monumentos. Não houve, entretanto, nenhuma definição no plano sobre possíveis projetos para a área.

⁸⁷ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “Lei Complementar nº 16”; Rio de Janeiro; Poder Executivo; 4 de junho de 1992; p. 32 - 34

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Localização e principais infraestruturas

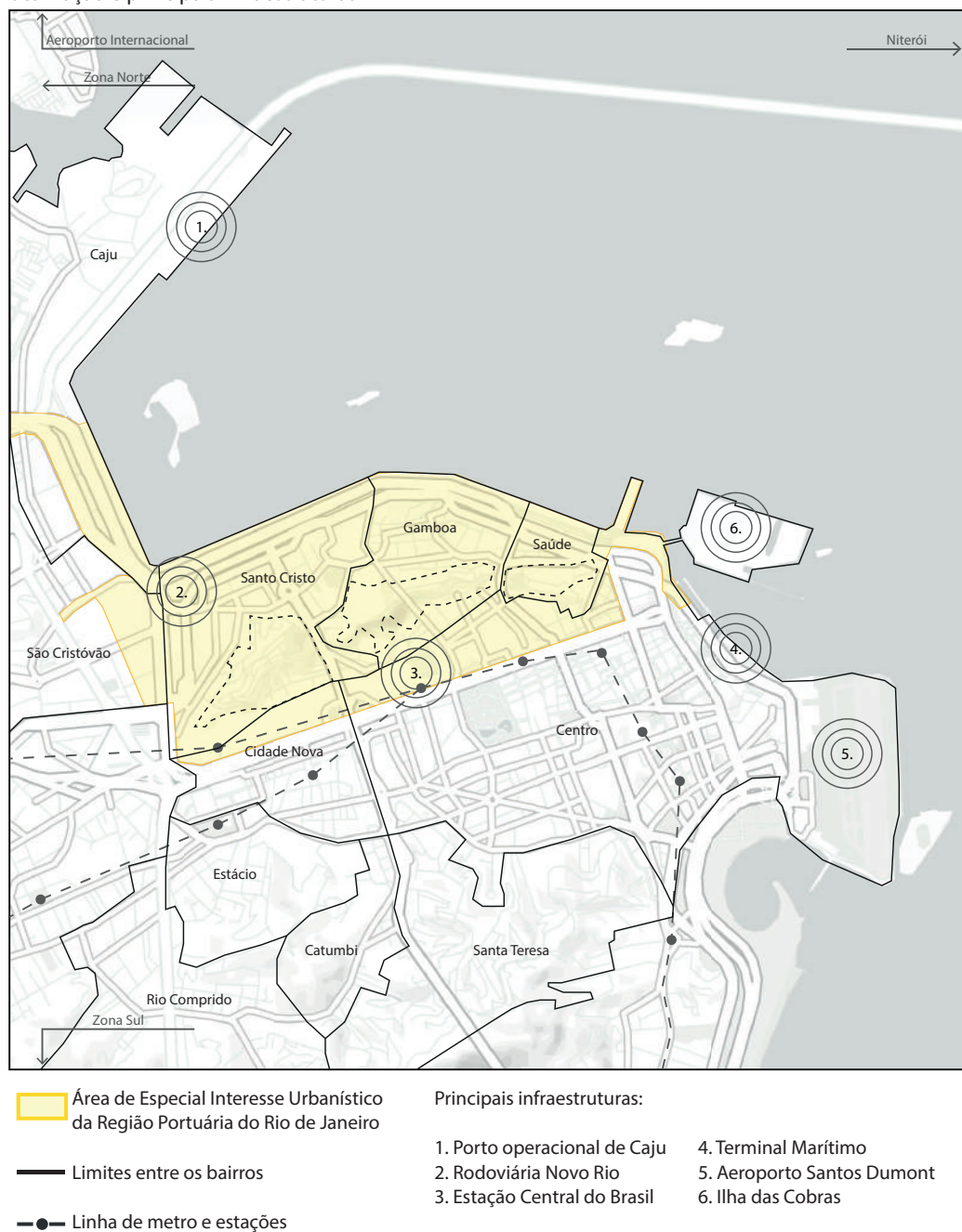


Figura 34. Mapa da Área Especial de Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro em foco e principais infraestrutura, comunidades e bairros

2.2. Início da revitalização da zona portuária

No segundo plano diretor de 2011, a zona portuária aparece no capítulo de macrozoneamento e é entendida como um vazio urbano e, por isso, incentivada a se tornar um eixo de ocupação. Segundo dados do aplicativo Bairros Cariocas, desenvolvido pelo Instituto Pereira Passos, em 2010 o total da população residente contava com 35.001 pessoas⁸⁸.

As diretrizes para a macrozona estabelecem as orientações para a zona portuária, sendo elas: *“promover a revitalização urbana da Zona Portuária e dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, mediante: renovação urbana, com investimentos em infraestrutura e produção de moradia; requalificação dos espaços públicos, ampliação das áreas verdes e da arborização; recuperação de imóveis com importância histórica, arquitetônica ou estética, do patrimônio arquitetônico e do patrimônio cultural; estímulo à implantação de hotéis, lojas, escritórios, centros culturais e entretenimento; melhoria das condições de acesso rodoviário ao bairro do Caju; estimular a reconversão de prédios ociosos, degradados, ou aqueles inadequados para os fins a que se destinavam originalmente, para novos usos e destinações”*⁸⁹.

Nota-se que de um modo geral as diretrizes sobre a preservação do patrimônio arquitetônico e cultural, a necessidade de incrementar o adensamento populacional e promover uma renovação urbana na área permanecem as mesmas no primeiro e no segundo planos diretores. A diferença deste de 2011 está no desejo de transformar a zona numa área de serviços de alto valor agregado e incluir o turismo voltado para a cultura e entretenimento, e também a vontade de reconversão das edificações degradadas para novos usos. Seguindo as diretrizes dos Planos Diretores, ao longo das últimas décadas, os bairros portuários e parte do Centro (a praça Mauá) foram alvo de diversos planos e projetos de revitalização.

⁸⁸ Fonte: <http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=7fe1b0d463e34b3b9ca2fafd-50c3df76#>

⁸⁹ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “Lei Complementar nº 111 de 1 de fevereiro de 2011”; 12 de abril de 2011; p. 131

2.2. Início da revitalização da zona portuária

2.2.2. Propostas e Planos de Revitalização da área

A aprovação da Lei de Modernização dos Portos em 1993, passa a permitir o arrendamento das instalações portuárias e criou as bases para a revitalização da região, dando continuidade à Lei nº 971/1987, que delimitou e definiu as características de ocupação e zoneamento para os bairros portuários através de critérios de preservação histórica decorrente dos projetos Corredor Cultural e SAGAS. A constatação de que a zona portuária precisava de uma proposta de utilização e necessidade de revitalização para novas ocupações e melhores condições urbanas desencadeou, durante um período de mais de dez anos, entre 1989 e 2001, propostas de intervenção. Arquitetos e vários grupos ligados à infraestruturas e obras públicas produziram estudos de como revitalizar esta região.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) desenvolve, então, o Projeto de Desenvolvimento e Privatização Aplicado ao Complexo Portuário do Rio de Janeiro⁹⁰ em 1989, no qual previa, além da privatização dos terminais de carga e descarga, a desativação do cais da Gamboa e a disponibilização do patrimônio imobiliário, a fim de gerar receita que pudesse ser convertida para a requalificação das áreas restantes. A CDRJ propõe, então, o arrendamento do Píer Mauá e dos armazéns 1 a 4 pelo período de 45 anos, para a execução de um projeto composto por: centro empresarial, centro de convenções, espaços de entretenimento e marina com capacidade para 300 embarcações, totalizando 50.000 m² de área de construção. A licitação para o arrendamento do Píer Mauá ocorreu em 1997 e foi vencida por um consórcio de empresas de engenharia, porém, as obras jamais foram iniciadas.

Nesse mesmo sentido prosseguem as propostas, ainda por iniciativa da Companhia Docas, como a proposta de 1991, abrangendo desde a praça Mauá até a Rodoviária Novo Rio. De modo similar, parte-se da criação de espaços para eventos e preservação e valorização do patrimônio arquitetônico com base em intervenções de grande porte⁹¹.

⁹⁰ DOCAS DO RIO; “*Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário: porto do Rio de Janeiro*”; Rio de Janeiro; 2016; p. 18 - 19

⁹¹ MOREIRA, Clarissa da Costa; “*A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro*”; São Paulo; Ed. UNESP; 2004; p. 98

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Em 1992 é desenvolvido o Projeto de Estruturação Urbana, realizado por uma equipe técnica da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente, que propõe a patrimonialização de prédios de interesse histórico e estabelece áreas de preservação, com indicações para a reabilitação destas e incentivo ao uso habitacional. Propõe ainda a reformulação do sistema viário e alterações de uso do solo.

Em 1993, um novo projeto foi apresentado pelos arquitetos Indio da Costa e Ricardo Villa, vencedores de um concurso promovido pela Companhia Docas e um consórcio de empresas. Previa a instalação de um complexo de entretenimento, cultura e lazer, com a construção de um centro de convenções, centro comercial, praça e anfiteatro no Píer Mauá, com gabarito máximo de 6 pavimentos. Em 1994, o Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro – Centro Internacional da Água e do Mar desenvolvido pela Prefeitura tinha objetivos similares. No ano seguinte, um outro projeto é desenvolvido pela Companhia das Docas, abrangendo o píer e o terminal de passageiros. Seu objetivo era resgatar o turismo marítimo e a condição da área como porta de entrada na cidade, integrando a praça Mauá ao píer. O projeto previa ainda uma torre de escritórios de 27 pavimentos, um hotel e centro de convenções interligados a um centro comercial e a uma promenade. Nenhum desses projetos resultou em ação concreta e o píer permaneceu livre.

Seguindo um outro viés, em 1993 e 1994 foram desenvolvidas outras propostas pelo Projeto Oportunidades Habitacionais, abrangendo toda a zona portuária, menos a área de aterro e o Morro da Providência. Seu objetivo era levantar áreas de propriedade particular passíveis de aproveitamento habitacional e realizar um estudo geral de ocupação, a fim de estimular o desenvolvimento de habitação social na área central e rever a legislação local para viabilizar intervenções. Desse estudo, resultou o Projeto Habitacional da Saúde, iniciado em 1996 com suas obras concluídas em 2001. O projeto foi desenvolvido pelo escritório Invento Espaços sob encomenda da Prefeitura e financiamento da Caixa Econômica Federal, um banco estatal do governo brasileiro. A área de intervenção foi no morro da Saúde e o público habitante composto, basicamente, de funcionários públicos municipais, com faixas de renda familiar de cerca de dez salários mínimos⁹². O projeto é de autoria dos

⁹² MOREIRA, Clarissa da Costa; *“A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro”*; São Paulo; Ed. UNESP; 2004; p. 100

2.2. Início da revitalização da zona portuária

arquitetos Demetre Anastassakis e Cláudia Mello e trata-se de uma das únicas realizações imobiliárias no campo habitacional do Centro da cidade nas últimas décadas, vindo a reafirmar o uso residencial na área tal como era previsto no Plano Diretor de 1991.

Ainda neste contexto, experiências de reabilitação de imóveis para uso habitacional foram desenvolvidas pelo Programa Novas Alternativas da Secretaria Municipal de Habitação desde 1996. Em 1998, foram finalizadas as primeiras reabilitações de cortiços no bairro da Saúde. Os projetos, realizados em caráter experimental, se desdobraram na criação de um programa de produção habitacional, orientado para a reabilitação de imóveis em áreas preservadas. O programa, desta forma, estabelece princípios incomuns no urbanismo de habitação carioca ao privilegiar a reabilitação, a pequena escala e a especificidade de cada projeto. Estabelece como público alvo camadas de rendas média baixa ou baixa, com financiamento da habitação.

Outros projetos buscaram enfatizar o uso habitacional, mas não foram realizados, como o projeto para a enseada da Gamboa de 1997. A proposta busca ocupar todo o pátio ferroviário da Marítima e o Armazém 10 do porto, abrangendo mais de 150 mil metros quadrados. O objetivo era criar um novo bairro na Gamboa, numa malha urbana formada de quadras fechadas com praças internas, semifechadas ou com blocos isolados e com uma praça central.

Entre 1998 e 2000 foi desenvolvido o Projeto de Reabilitação do Morro da Conceição, coordenado pelo Instituto Pereira Passos e cooperação dos ministérios franceses dos Transportes e Habitação e da Cultura, do Consulado da França, além da participação de diversos outros órgãos municipais. Tratava-se de um desenvolvimento de uma metodologia para intervenção em áreas históricas, buscando um conhecimento do sítio e sua composição sociocultural. Havia também o interesse de envolver a população no processo e de possibilitar a reabilitação do conjunto apoiando iniciativas privadas dos próprios habitantes. Buscava, ainda, requalificar os espaços públicos, revisar as legislações urbanísticas e de proteção existentes e melhorar o aproveitamento do potencial turístico da área, incentivando os usos diferenciados.

2.2. Início da revitalização da zona portuária

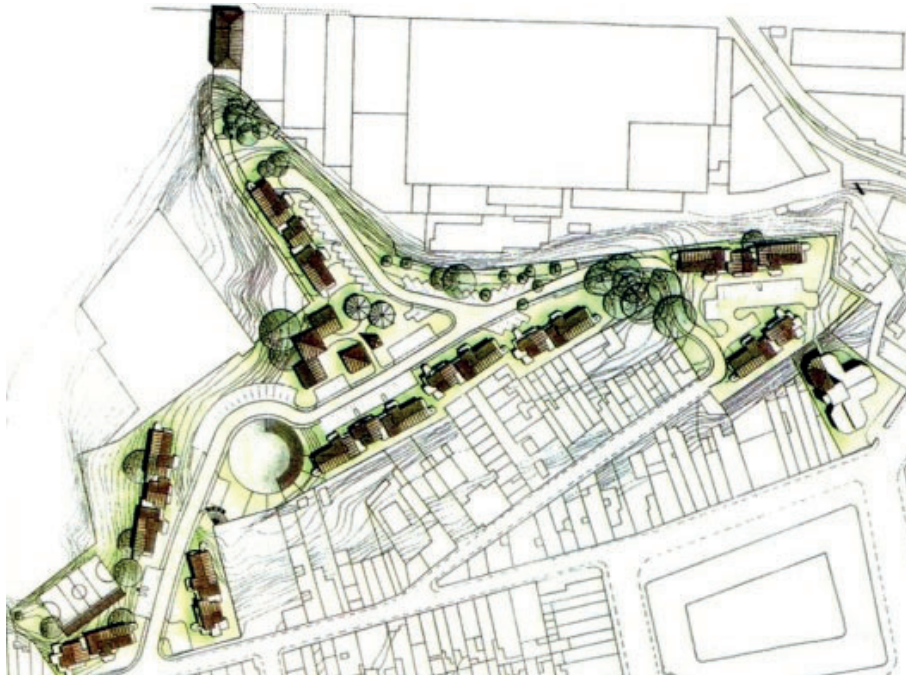


Figura 35. Arquitetos Demetre Anastassakis e Cláudia Mello - Moradas da Saúde, implantação 1996



Figura 36. Arquitetos Demetre Anastassakis e Cláudia Mello - Moradas da Saúde, 1996

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Num segundo momento e seguindo um novo viés de requalificação da zona, no ano 2000, a Prefeitura estabelece uma nova estratégia de intervenção a partir da proposta da construção de uma filial do Museu Guggenheim no Pier Mauá, pelo arquiteto Jean Nouvel, com o custo de 600 milhões de dólares e que funcionaria como um catalisador de investimentos privados e públicos. Porém, o projeto nunca foi adiante, paralisado pela movimentação contrária da opinião pública⁹³ e discordância entre os poderes responsáveis pelo território. Numa rápida análise projetual, a construção se apresenta perdida no seu contexto, com volumes dispersos e a funcionar como uma barreira para a cidade. As propostas das chaminés muito altas, uma floresta invertida, o cilindro de escala monumental contribuiu para um edificado que se segregaria a zona do Pier Mauá (figuras 37 e 38). Segundo Clarissa Moreira, “*numa cultura que nos incomoda o tempo inteiro com seus excessos publicitários, o projeto nos responde com imaterialidade e mistério.*”⁹⁴

Aqui, cabe uma observação consoante à mediação do projeto arquitetônico como um catalisador ideal da renovação urbana. No caso de Bilbao, o complexo processo entre a parceria dos diversos órgãos do governo espanhol, basco e da autoridade portuária inaugura o “*efeito Guggenheim*”. A partir da construção de um elemento que se tornou emblemático e dinamizou toda a operação de reconversão da frente de água ao mudar a imagem da cidade e lançando-a para o mundo, toda uma zona obsoleta da cidade transformou-se em apenas quatro anos num dos mais importantes e desejados modelos de intervenção arquitetônica com profunda capacidade de “contaminação positiva”. A presença do nome do arquiteto Frank Gehry foi decisiva para a legitimação do projeto e para a decisão do poder público de investir o que fosse necessário na obra. Tal efeito acabou por constituir uma espécie de modelo que inspirou, e segue inspirando, políticos e políticas em cidades do mundo todo, sendo o Rio de Janeiro uma delas.

⁹³ MOREIRA, Clarissa; RIVERA, Pedro; “*Quem tem medo de Jean Nouvel? O Guggenheim no Rio de Janeiro*”; Revista Vitruvius 028.02; Rio de Janeiro; 2002

⁹⁴ *Ibidem*

2.2. Início da revitalização da zona portuária



Figura 37. Jean Nouvel - projeto Guggenheim para o Pier Mauá, 2001



Figura 38. Jean Nouvel - projeto Guggenheim para o Pier Mauá, 2001

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Como afirma Nuno Portas: “...integrados no projeto estratégico para o Espaço da Ria de Abando estão dois edifícios de grande importância para a cidade e região de Bilbao. Através de arquiteturas de “especial valor expressivo” (de Frank Gehry e Frederico Soriano e Dolores Palacios) estes dois programas podem considerar-se duas intervenções catalisadoras e simbólicas de toda a operação em causa, em cujas significativas áreas de influência podem induzir outros projetos e programas complementares. Para além disso, estes programas, por natureza, oferecem ao utente uma diversidade de serviços e valores característicos de um quadro dinâmico em termos culturais, de lazer e simbólico representativos.”⁹⁵

A intenção da Prefeitura carioca de realizar a recuperação da zona portuária utilizando mecanismos e ferramentas já experimentados em outras cidades foi uma das maneiras para legitimar o projeto, a fim de reforçar a cidade no âmbito da competitividade global a partir de discursos que possam ajudar a construir consensos os mais amplos possíveis. Entram em jogo as chamadas “palavras contentor” a que se refere Bourdin, que com seu largo espectro semântico, e que acabam por mascarar a real complexidade do planeamento: “A este universo mundializado com pontos de referência menos nítidos, com poderes múltiplos e com numerosos atores, falta uma linguagem de base compreensível por todos. Assim, se desenvolve um conjunto de conceitos vagos, de palavras-contentor que apresentam a vantagem de deixar a cada um a possibilidade de produzir as suas próprias interpretações e facilitam, portanto, uma comunicação por ajustamentos sucessivos”⁹⁶.

⁹⁵ PORTAS, Nuno; “Cidades e Frentes de Água”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 84

⁹⁶ BOURDIN, Alain; “O Urbanismo Depois da Crise”; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p. 22

2.2. Início da revitalização da zona portuária

No Projeto de Revitalização Porto da zona portuária elaborado em 2001 no Instituto Pereira Passos (IPP), sob a coordenação de Alfredo Sirkis, na época então Secretário Municipal de Urbanismo e presidente do IPP, foram definidos núcleos estratégicos de interesse: cultural/ turístico, comercial/ área tecnológica, paisagístico, comercial/ área educacional e integração dos transportes, essencialmente rodoviários. Buscava uma abordagem mais abrangente, subdividindo a região em zonas de interesses articulados com suas estratégias de intervenção, são elas: (i) o Pier e a Praça Mauá: turismo, cultura e entretenimento; (ii) o entorno da Avenida Barão de Tefé, no bairro da Saúde: tecnologia e comunicações; (iii) o morro e o cais da Saúde: turismo, meio ambiente e cultura; (iv) A enseada da Gamboa: habitação, esportes e serviços; (v) O eixo da Igreja de Santo Cristo: usos mistos; (vi) O polo da Rodoviária Novo Rio: integração intermodal de transportes.

Destacam-se ainda nas intervenções viárias a recuperação do binário interno Mauá – São Cristóvão, o contorno do antigo litoral com a recuperação das vias nos junto dos morros, a volta dos bondes elétricos e a integração do bairros não só entre si, mas também com terminais existentes. Outro aspecto diz respeito à Legislação Urbanística, com um olhar sobre a Proteção do Patrimônio e outro avaliando os atuais usos e ocupações do solo com vistas a modificações nos regulamentos, privilegiando usos mistos e estímulo à habitação. Esse projeto, porém, nunca foi à frente.

Um outro projeto, denominado O Porto do Rio no século XXI⁹⁷, defendia uma cidade conectada ao porto distribuidor, centrando na questão de logística da cidade ao propor a construção de um modal com integração de: um Projeto Rodoviário, com a implantação de avenidas, áreas de serviços, parques de estacionamento; um Projeto Ferroviário, com a reposição do acesso e ampliação dos pátios ferroviários; e um Projeto Marítimo, para utilização plena da capacidade das atividades portuárias, como com o aprofundamento das áreas de acostagem e canais de acesso. Embora propusesse soluções quanto ao tema de logística e transportes urbanos a nível intermodal, esta proposta foi abandonada pelos gestores públicos. Percebe-se também que o projeto busca contemporizar a questão da preservação do patrimônio urbano com a questão da renovação e valorização da área.

⁹⁷ DOCAS DO RIO; “*Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário: porto do Rio de Janeiro*”;

Rio de Janeiro; 2016; p. 149 - 150

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Segundo Moreira, o projeto se defronta com o desafio de escapar à norma geral de hierarquização e valorização recorrentes nas políticas urbanas⁹⁸.

Todos esses projetos anteriores ao Porto Maravilha foram arquivados, e talvez a justificativa para isso diz a respeito ao desinteresse do setor de incorporação imobiliária e construção civil; segundo Evelis Grunow⁹⁹, umas das principais críticas de Alfredo Sirkis era a de que o referido setor estava por demais concentrado na Barra da Tijuca. Certamente, a Barra da Tijuca é pelo menos há duas décadas o principal eixo de expansão dos serviços, do comércio e da habitação para as classes médias e altas. A lucratividade garantida, portanto, estaria lá e não na Zona portuária ou outras zonas da cidade. Porém, outros fatores também foram fundamentais como a complexa questão fundiária e o não alinhamento entre os principais atores necessariamente envolvidos: a Companhia de Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), maior proprietária de terras da região e autoridade portuária; a Rede Ferroviária Federal, segundo maior proprietária e que possui instalações desativadas no local; a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, que tem a competência de alterar os parâmetros urbanísticos vigentes; o governo do Estado; as associações comunitárias; e, claro, o setor privado. Não obstante, já se percebe a partir desse planos a intenção de revitalização da área a partir de parcerias com as instituições privadas e o reconhecimento da mesma como uma potencialidade no território, com programas vinculados ao entretenimento, lazer, turismo e comércio.

⁹⁸ MOREIRA, Clarissa da Costa; *“A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro”*; São Paulo; Ed. UNESP; 2004; p. 109

⁹⁹ GRUNOW, Evelise; *“Com museus, concurso e investimentos bilionários, a arquitetura deve redesenhar a zona portuária carioca até as Olimpíadas de 2016”*; Revista Projeto Design v.366; 2010

2.2. Início da revitalização da zona portuária

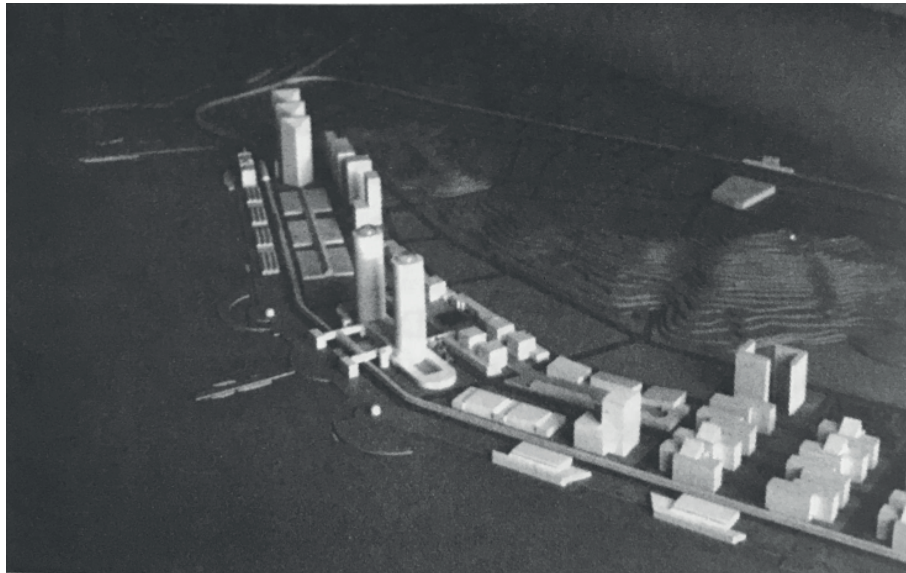
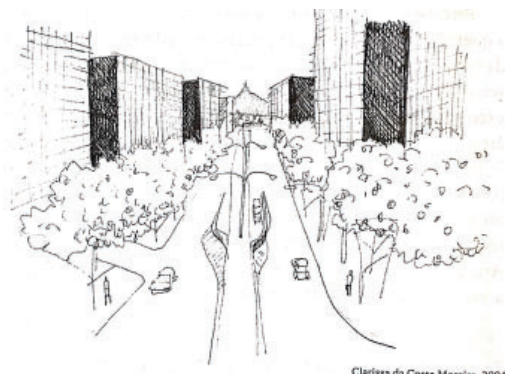
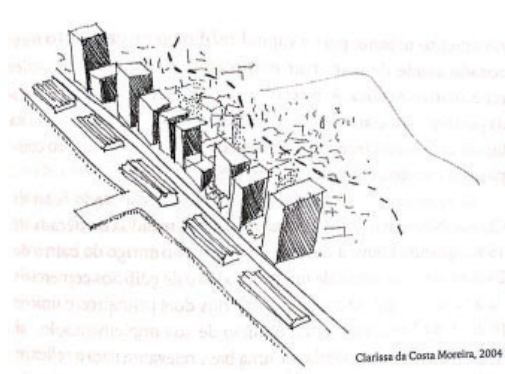


Figura 39. Projeto para o porto na década de 1980



Figuras 40 e 41. Clarissa da Costa Moreira - Esquemas do projeto O Porto do Rio no século XXI

2.2. Início da revitalização da zona portuária

2.2.3. A preparação do território para o Porto Maravilha

Em 1996, durante o primeiro mandato do prefeito César Maia (1993 a 1997), é lançado o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, Rio Sempre Rio. Este plano implementou o empreendedorismo urbano como forma de gestão, consolidando a parceria público-privada, o urbanismo de projeto e o marketing urbano como premissas básicas. Este modelo de gestão é o que orienta a cidade até hoje, tendo o plano institucionalizado as diretrizes para esta política urbana. A primeira etapa consistiu na formulação de um diagnóstico da cidade, com intuito de levantar informações através de entrevistas para identificar temas que fossem considerados críticos. Deste relatório, extraiu-se o objetivo central do plano e sete linhas estratégicas que deveriam ser seguidas. O objetivo central foi definido para *“tornar o Rio de Janeiro uma metrópole com crescente qualidade de vida, socialmente integrada, respeitosa da coisa pública e que confirme sua vocação para a cultura e a alegria de viver. Uma metrópole empreendedora e competitiva, com capacidade para ser um centro de pensamento, de geração de negócios para o país e sua conexão privilegiada com o exterior.”*¹⁰⁰

Das estratégias estabelecidas, cada uma deveria possuir um ou mais objetivos específicos, que se desdobrariam em projetos. De mais de 500 projetos sugeridos inicialmente, 159 foram considerados prioritários. Uma das sete linhas estratégicas (Rio Integrado) consistia na busca de um melhor funcionamento das dinâmicas urbanas e integração do tecido espacial. Focava na criação e potencialização de novas centralidades e revitalização do centro; a normalização urbana; e a mobilidade interna. Aqui, a zona portuária aparece como alvo para revitalização, porém, nenhuma intervenção ocorreu. Já uma outra linha estratégica (Rio 2004) centra na produção de uma imagem da cidade que conseguisse transmitir nacional e internacionalmente um cenário de um Rio amistoso e receptivo para negócios e pessoas. Desta forma, buscou-se incrementar três áreas: o turismo, o mercado cultural e os megaeventos esportivos. Pode-se, assim, identificar desde esta época uma tendência da adaptação do Rio ao cenário global, tornando-se mais competitiva.

¹⁰⁰ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro: Rio Sempre Rio”; Rio de Janeiro; Prefeitura Municipal/ Imprensa da Cidade; 1996; p. 21

2.2. Início da revitalização da zona portuária

Durante o segundo mandato do prefeito César Maia (2001 a 2009), como consta André Luiz Pinto¹⁰¹, a cidade observou esforços fragmentados sustentados por um discurso de legitimação das ações, por serem intervenções catalisadoras de transformações urbanas. Se observa no lugar de uma tentativa de planejamento estratégico da cidade como um todo, um planejamento feito através de esforços em intervenções pontuais refletidas em projetos arquitetônicos, não mais urbanos, que se pretendem de grande visibilidade. O desejo de estabelecer um modelo midiático semelhante à Bilbao fica claro, e a perspectiva do museu Guggenheim de Jean Nouvel na zona portuária foi uma dessas propostas. Seguindo esta lógica foram construídos equipamentos como: a Cidade do Samba¹⁰², projeto do arquiteto Paulo Casé, na zona portuária; a Cidade das Crianças em Santa Cruz; e, em destaque, a Cidade da Música do arquiteto Christian de Portzamparc.

Para além das obras monumentais previstas e executadas, o discurso midiático deu-se em cima também do evento dos Jogos Pan Americanos, decorridos na cidade do Rio de Janeiro em 2007. Diante da realização de um megaevento esportivo, uma maior disponibilidade de capital refletiria num maior investimento para a cidade, inclusive para garantir o próprio funcionamento do evento. Porém, o legado prometido não foi percebido e o investimento realizado não foi retornado da maneira esperada. A lógica estabelecida foi a de intervenções urbanísticas pontuais e em parceria com o capital privado. O que se vê como resultado é um forte desequilíbrio dos investimentos em relação às demandas, tendo como principal foco na área socialmente privilegiada da Barra da Tijuca. Segundo Ferreira, os investimentos concentrados, desta forma, não correspondem a uma visão ampliada do espaço urbano nem a pretensão de reestruturá-lo. Isso ocorre porque o capital privilegiou espaços de ação na cidade dos quais se pode obter maior lucratividade¹⁰³.

¹⁰¹ PINTO, André Luiz; “*Desígnios da certeza num Rio de incertezas: discurso e prática no urbanismo carioca pós Brasília*”; Porto; tese de Doutorado FAUP; 2015; p.123

¹⁰² A Cidade do Samba foi inaugurada em 2005 no bairro de Santo Cristo pela Prefeitura do Rio de Janeiro com objetivo de tornar-se um centro carnavalesco. O complexo abriga 14 barracões e tem área aproximada de 2700 m², destinado para as 12 escolas de samba do Grupo Especial do Rio de Janeiro.

¹⁰³ FERREIRA, Tatiana de Souza; “*O empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro: o Porto Maravilha e a consolidação da gestão estratégica*”; Rio de Janeiro; UFRJ; p. 138

2.3. A conquista olímpica

2.3. A conquista olímpica

2.3.1. O cenário olímpico

No dia 02/10/2009 na Assembleia em Copenhagen, Dinamarca, o Rio de Janeiro é escolhido para ser a cidade sede dos Jogos Olímpicos de 2016, o primeiro a ocorrer na América do Sul. Em seu discurso para a candidatura, o presidente nacional Lula defendeu que: *“Para os outros, será apenas mais uma Olimpíadas. Para nós, será uma oportunidade sem igual.”*¹⁰⁴ E, após a conquista, afirma que *“o Rio de Janeiro é uma cidade que perdeu muitas coisas. O Rio foi capital, foi Coroa Portuguesa, e foi perdendo... Eu acho que essa Olimpíada é um pouco da retribuição ao povo maravilhoso do Rio de Janeiro, que muitas vezes só aparece na imprensa, nas páginas de jornais, e é preciso respeitar porque o povo é bom, generoso e eu acho que o Brasil merece”*¹⁰⁵.

Tal discurso apresenta, desde segundos após a conquista, a completa noção de que a mídia e a visibilidade da cidade estariam em jogo diante da oportunidade olímpica. O Brasil mostrava-se, mais uma vez, confiante na construção do seu futuro reproduzindo uma condição que aparece tantas outras vezes na história nacional. Permitindo uma evolução na fala de Carlos Lessa, na qual afirma: *“Quando a alma é grande, tudo vale a pena. A alma grande dos fundadores do Estado brasileiro sonhou com a ocupação do planalto Central. A alma grande do início dos anos 50 sonhou com a indústria nacional de petróleo. A alma minúscula, hoje (2000), não sonha com nada.”*¹⁰⁶ Tal “alma” é restaurada no momento de euforia em que o Rio de Janeiro é escolhido a cidade sede.

Sob o início em 2009 do mandato do então prefeito Eduardo Paes, o Rio entrava numa nova condição de apoio político e institucional, que traria a cidade novamente em foco no contexto nacional e internacional. A possibilidade de investimentos significativos com recursos federais é vinculada com uma

¹⁰⁴ Discurso do presidente Lula durante a Assembleia Olímpica em Copenhagen, Dinamarca em 2009; disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pAnrHUyiPz8>

¹⁰⁵ *Ibidem*

¹⁰⁶ LESSA, Carlos; *“Autoestima e Desenvolvimento Social”*; Rio de Janeiro; Ed. Garamond; 2000; p.

2.3. A conquista olímpica

expectativa de melhorias urbanas por todo o território, desde sempre extremamente complexo e desigual. O alinhamento dos três níveis de governo – federal, estadual e municipal – aliados politicamente foi fundamental para o apoio máximo nas promessas dos investimentos realizados. Diante deste cenário, as ações buscavam mostrar para o mundo o Rio de Janeiro como uma nova potência e a garantia da realização do megaevento e seu legado.

Foi lançado ainda em 2009 o Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro que deixa claro logo em sua denominação “*Pós 2016: o Rio mais integrado e competitivo*”¹⁰⁷ que a cidade está pautando seu desenvolvimento urbano sobre os megaeventos esportivos. Tal como no Plano Estratégico de 1996, é realizado um diagnóstico para identificar desafios e vantagens na cidade. Deste diagnóstico surgem, de forma bem abrangente, “*quatro pilares de aspirações: sociais, econômicas, ambientais e políticas*”¹⁰⁸, e iniciou-se a elaboração do plano que se divide em duas etapas, uma de caráter estratégico e outra de caráter tático. Como resultado, foram estabelecidos alguns objetivos centrais, não apresentando claramente um objetivo central, mas sim em princípios de atuação.

É citado no plano a renovação da zona portuária como uma das “*maiores oportunidades de valorização patrimonial da cidade*”¹⁰⁹. A diretriz orienta a implantação de infraestrutura urbana direcionada pela parceria do município com grupos privados e demais esferas de governo. É desta forma que nasce o projeto Porto Maravilha, com metas e prazos bastante vagos e como um plano estratégico muito abrangente em seu texto, mas que não estabelece de fato instrumentos de análise e viabilização do mesmo no contexto da cidade existente, mas sim como um panorama geral de ações «necessárias» de intervenção para requalificação e valorização de áreas específicas.

¹⁰⁷ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio 2020: mais solidário e mais humano*”; 2009; p.1

¹⁰⁸ *Ibidem*; p.11

¹⁰⁹ *Ibidem*; p.87

2.3. A conquista olímpica

2.3.2. A proposta Olímpica do Rio de Janeiro

A proposta olímpica estabeleceu um conjunto de quatro núcleos para abrigar um total de 28 modalidades vinculadas à logística dos Jogos, os que valem a pena destacar: o International Broadcast Center (IBC), o Main Presse Center (MPC), o Centro Olímpico de Treinamento (COT) além das Vilas Olímpicas. Divididos entre os bairros de Copacabana, Deodoro e Barra da Tijuca, à semelhança do que aconteceu nos Jogos Pan Americanos de 2007, a proposta fez a opção pela Barra da Tijuca como o coração dos Jogos, por se tratar da região que mais crescia no Rio. A proposta tomou como base uma série de projetos existentes que, junto com ações pontuais, se constituíram como o Plano de Legado Urbano e Ambiental Rio 2016. Segundo a própria Prefeitura, a execução do plano associa-se à demanda por parte do Comitê Olímpico Brasileiro (COB) de coordenar a proposta do “*legado urbano no âmbito da candidatura do Rio de Janeiro à sede dos Jogos Olímpicos em 2016*”¹¹⁰. A opção foi ancorar os projetos previstos ao processo de planejamento da cidade, expressos no Plano Diretor em vigor e à política de ordenamento territorial prevista em sua revisão.

O plano divide-se em um Plano Macro e Planos Locais. O Plano Macro consiste nas “*intervenções públicas que ultrapassam os limites de uma determinada área de entorno de equipamento ou instalação esportiva.[...] abordando os seguintes temas: transportes e sistema viário, meio ambiente, saneamento ambiental e habitação e desenvolvimento social. Os Planos Locais focam as áreas de influência direta dos principais equipamentos previstos para abrigar os Jogos Olímpicos, articulando ações locais nos temas mencionados acima. Propõem, ainda, projetos de estruturação do espaço urbano, envolvendo, na maioria das vezes, reestruturação da malha viária, reurbanização de áreas do espaço público e valorização do ambiente cultural. Os Planos Locais foram desenvolvidos para as áreas da Barra da Tijuca, Deodoro, Engenho de Dentro, Maracanã / Quinta da Boa Vista, Cidade Nova / Sambódromo e Portuária.*”¹¹¹.

¹¹⁰ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; Apresentação do “*Plano de Legado Urbano e Ambiental Olimpíadas Rio 2016*”; Rio de Janeiro; Secretaria Municipal de Urbanismo; janeiro de 2010

¹¹¹ *Ibidem*

2.3. A conquista olímpica

Para a zona portuária, estava prevista a melhoria dos acessos ao porto, a reurbanização e a revitalização do Cais da Gamboa e das áreas vizinhas, em conjunto com a implantação de uma área para atividades portuárias e a urbanização de áreas de uso público no Caju, sendo estas as prioridades. Apesar de prevista uma intervenção na zona, ela não foi adiante. Assim, um conjunto de iniciativas por parte do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) buscou viabilizar algumas adaptações que permitissem um melhor equilíbrio nas intervenções propostas. O IAB então lança o Concurso Porto Olímpico, com patrocínio da Prefeitura através do Instituto Pereira Passos (IPP) e apoio do Comitê Organizador dos Jogos para a realização de um projeto para a área que abrigasse as instalações olímpicas da Vila de Mídia e a Vila de Árbitros, assim como hotéis e Centro de Exposição de Convenções. Apesar de concluído e anunciado o vencedor, as obras nunca começaram, impedidas pelo Comitê Olímpico Brasileiro sob o argumento de que a área é muito distante do núcleo das operações dos Jogos, a Barra da Tijuca.

Diante da análise dos investimentos previstos, a Matriz de Responsabilidades apresentou o orçamento organizado pelas regiões Olímpicas da Barra da Tijuca, Deodoro, Maracanã e Copacabana e apresenta 52 projetos executados com recursos majoritariamente federais. O valor final foi de 7,23 bilhões de reais, do qual 84% se concentrou na região da Barra¹¹². Durante a preparação, a cidade abriu frentes de crescimento orientada à oeste com novos túneis, autopistas, viadutos e conjuntos habitacionais na periferia mais afasta no lugar de requalificar as áreas mais densamente povoadas. Dessa forma, obras fundamentais foram deixadas de lado, entre elas: a despoluição da Baía de Guanabara, a urbanização de favelas, a construção da linha do metrô até Niterói e São Gonçalo¹¹³, em preferência ao levar o metrô para a Barra da Tijuca.

¹¹² MONTEIRO, Poliana; COSENTINO, Renato; “Projeto, orçamento e (des)legados olímpicos.”; Rio de Janeiro; Ed. Fundação Heinrich Böll; 2017; p. 17

¹¹³ Jornal O Globo; julho de 2016; a matéria cita: “A obra mais prometida da história do metrô nunca saiu do papel: a linha 3, que sairia da Praça XV, passando por baixo da Baía de Guanabara, até chegar a Niterói, na Praça Araribóia. De lá, o metrô iria até São Gonçalo, a segunda cidade mais populosa do estado, e depois a Itaboraí. Cerca de 1,7 milhão de pessoas que hoje dependem basicamente dos ônibus seriam beneficiadas.” Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/07/metro-do-rio-tem-promessa-de-maior-expansao-no-futuro.html>

2.3. A conquista olímpica



Figura 42. João Pedro Backkeuser - Proposta vencedora do Concurso Porto Olímpico

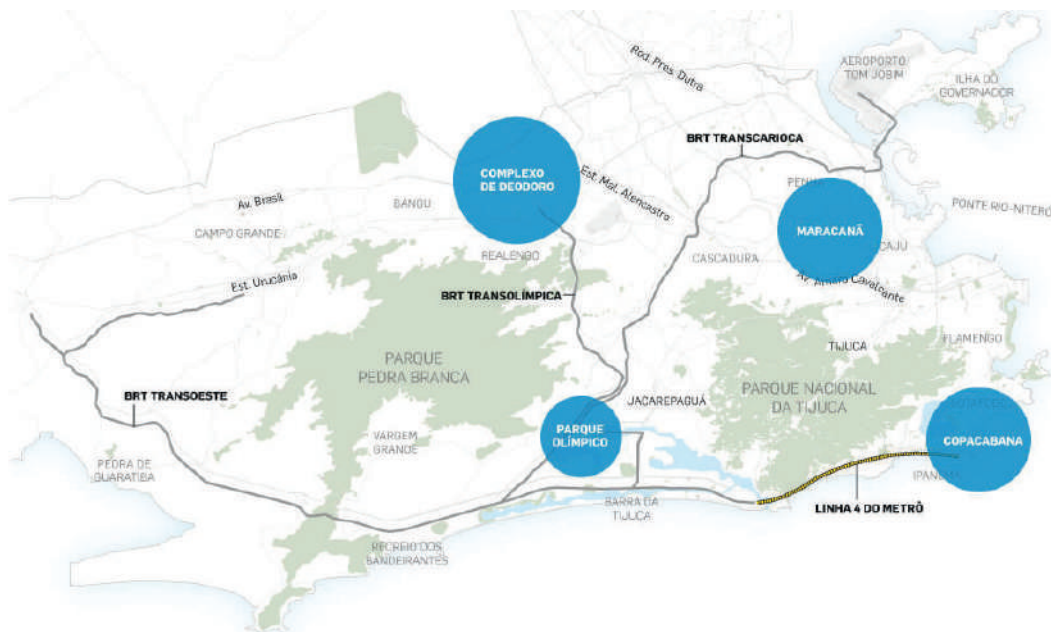


Figura 43. Estadão de São Paulo, “A nova paisagem do Rio” - mapa das principais localizações das infraestruturas olímpicas em azul e novas linhas de transporte público: o BRT e a linha amarela do metrô

Capítulo 3.

O Porto Maravilha



3.1. O Porto Maravilha

3.1. O Porto Maravilha

3.1.1. Primeiros movimentos

Como a opção de realizar um projeto de requalificação da zona portuária carioca é discutida desde os anos 70 no Rio, isto levou, de pouco a pouco, à compra dos terrenos pelo Estado, tendo este posse de cerca de 75% dos terrenos de área plana no período do início das obras¹¹⁴. O projeto visava transformar a região em um polo de turismo, lazer, negócios e entretenimento combinado com novos investimentos imobiliários, e também a valorizar o patrimônio histórico da região, a melhoria de acessibilidade para novos fluxos e sua reativação econômica. Nasce então, sob o contexto olímpico, o projeto nomeado “Porto Maravilha”, como a maior parceria Público-Privada do país e de um inédito sistema financeiro para sua realização a nível nacional.

Em 2009, o então prefeito Eduardo Paes cria a Lei Municipal 101, inaugurando a Operação Urbana Consorciada (UOC) de Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio de Janeiro. Na apresentação disponível online pela Prefeitura, a revitalização urbana da área se daria por meio de *“conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em um área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”*¹¹⁵.

O projeto conta com um prazo estimado de 30 anos para sua conclusão e investimento total de R\$ 8 bilhões¹¹⁶, ou seja, quase 2 mil milhões de euros. A intervenção foca na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio, compreendida por 5 milhões de metros quadrados e tendo como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho, englobando assim parte dos bairros do Caju, Gamboa, Saúde, Santo Cristo e parte do Centro, a praça Mauá. Localiza-se, portanto, próxima de grandes infraestruturas de mobilidade da cidade e ao

¹¹⁴ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Apresentação Projeto Porto Maravilha*”; 2009; p. 52

¹¹⁵ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Lei Complementar 101/2009*”; Poder Executivo; 23 de novembro de 2009; p. 1

¹¹⁶ WERNECK, Mariana; “*Os infames termos aditivos e o mico do Porto Maravilha*”; Observatório das Metrópoles; Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia; março de 2007

3.1. O Porto Maravilha

Centro, com frente para a Baía de Guanabara.

A região foi subdividida em 14 setores e subsetores nomeados de A a N (figura 44) segundo suas características predominantes, marcos urbanos, geografia e também intenção de projeto para cada contexto. Apesar destas singularidades em cada núcleo, um aspecto comum que concerne em toda a região é o isolamento dos bairros e comunidades em si próprios. Assim, busca-se uma solução a partir das obras de arquitetura e espaço público, mas também de um novo sistema viário que visa a reintegração desses núcleos entre si e com o restante da cidade. No mapa ao lado, é possível identificar estes setores

Foi criada também em 2009 a Lei Complementar 102, que estabeleceu que a coordenação da operação não se daria nem exclusivamente pela Prefeitura nem por empresas privadas, mas sim pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), uma empresa criada pelo governo de economia mista, mas controlada pela Prefeitura. A CDURP é, portanto, responsável pela articulação entre os órgãos públicos e privados da operação. As empresas privadas formam então um outro ator na operação, chamada Concessionária Porto Novo (CPN), um grupo formado pelas empresas Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia com incentivo dos governos Estadual e Federal.

3.1. O Porto Maravilha

Setorização da Operação

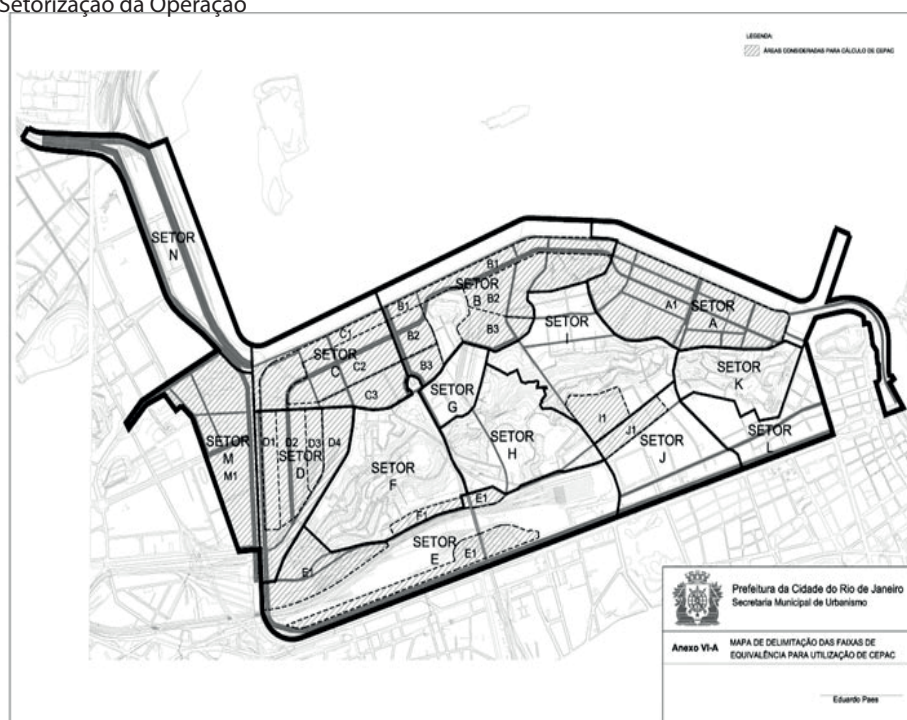


Figura 44. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - Mapa de Delimitação das faixas de equivalência para utilização de CEPAC em Setores e Subsetores

3.1. O Porto Maravilha

3.1.2. Plano Urbanístico

Em linhas gerais, a operação intitula quatro eixos de atuação: cultura e entretenimento; habitação; comércio e indústria; infraestrutura e transportes. Em seus objetivos, prevê um aumento da população residente de aproximadamente 32.000 moradores para 100.000 em 10 anos¹¹⁷, como resultante da requalificação urbana. O plano aposta também nos principais atrativos da região: o forte conteúdo histórico, social e cultural dos espaços construídos e o expressivo potencial de renovação imobiliária pela presença de grandes terrenos vazios ou galpões ociosos. Segundo Mello, o projeto se apresenta desta forma a partir de narrativas da importância simbólica da região, o que reflete na concretização destes valores em dois grandes temas anunciados: diálogos entre memória e modernização e consumo cultural¹¹⁸.

O primeiro surge relacionado às ações de transformação e restauração dos espaços e equipamentos culturais de tradição, vinculados à uma narrativa de infraestrutura, segurança, bem-estar social, globalização e parcerias público-privadas na gestão urbana. Já o segundo está relacionado à construção da marca da cidade que se pretende a partir das reformas, ligado aos equipamentos culturais e valorização do patrimônio e memória da área como elementos de consumo e que constituem a imagem do projeto, ou seja, como ele foi divulgado e, de certa forma, legitimado.

A proposta estabeleceu duas fases de projeto. Na primeira, são utilizados recursos públicos municipais em obras de atualização da infraestrutura urbana e de conservação de espaços públicos na Área de Especial Interesse Urbanístico. Esta se constitui na parte da zona portuária mais próxima do Centro da cidade e, portanto, prioritária para a intervenção. Para a Fase 1 as intervenções consistem: “*na urbanização do Pier Mauá, Revitalização da Praça Mauá, requalificação dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral; implantação do trecho inicial do Biná-*

¹¹⁷ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Diagnóstico para o Plano de Habitação de Interesse Social | PHIS do Porto do Rio*”; Rio de Janeiro; Prefeitura e Instituto Pereira Passos; abril de 2016; p. 57

¹¹⁸ MELLO, Flávia Barroso de; “*Reforma urbana do Porto Maravilha: memória e identidade nas narrativas para a construção da “marca Rio*”; Curitiba; Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação; 2017; p. 10

3.1. O Porto Maravilha

rio do Porto; reurbanização do Morro da Conceição; demolição da alça de subida do viaduto da Perimetral; construção de garagem subterrânea na praça Mauá para 900 veículos.”¹¹⁹

Para a Fase 2, ações são voltadas à conservação do restante da área portuária e o projeto não dispõe de recursos públicos, dependendo de uma parceria com a iniciativa privada para investir na região. Esta é a mais problemática área da zona portuária em termos sociais e de infraestrutura. As intervenções consistem em: *“reurbanização de aproximadamente 40km de vias, implantação de novas vias e trechos de ciclovias; novas redes de infraestrutura. Melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue; implantação da via Binário do Porto; construção de túnel entre a Praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves, com aproximadamente 2km de comprimento; construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo; ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis; implantação de mobiliário urbano.”¹²⁰*

O projeto incorpora uma antiga tendência de expansão da Área Central de negócios em direção ao entorno da Praça Mauá, correspondente à área da fase 1 do plano, demonstrada na figura 45. A prefeitura então reforça essa tendência, concentrando seus esforços financeiros em conservar as áreas públicas localizadas nesse trecho. Fica claro, desta forma, que esta se tornou a zona crítica do projeto, onde as obras realizadas ali funcionariam como uma espécie de catalisador para atrair investimentos externos e, posteriormente, requalificar as demais regiões da zona portuária. Não é à toa que os grandes equipamentos culturais foram construídos no núcleo da Praça Mauá, como o Museu do Amanhã do arquiteto Santiago Calatrava, o Museu de Arte do Rio e a revitalização de armazéns para fins culturais. A zona, desta maneira, acompanha os equipamentos já existentes no Centro do Rio, como o Centro Cultural dos Correios, a Casa França Brasil, o Paço Imperial, o Centro Cultural Banco do Brasil, a enfatizar a valorização de um corredor articulado a partir da Avenida Rio Branco. O Morro da Conceição, nas imediações, também é foco de atração cultural e histórica local.

¹¹⁹ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Apresentação Projeto Porto Maravilha*”; 2009; p. 30

¹²⁰ *Ibidem*; p. 41

3.1. O Porto Maravilha

Faseamento da Operação

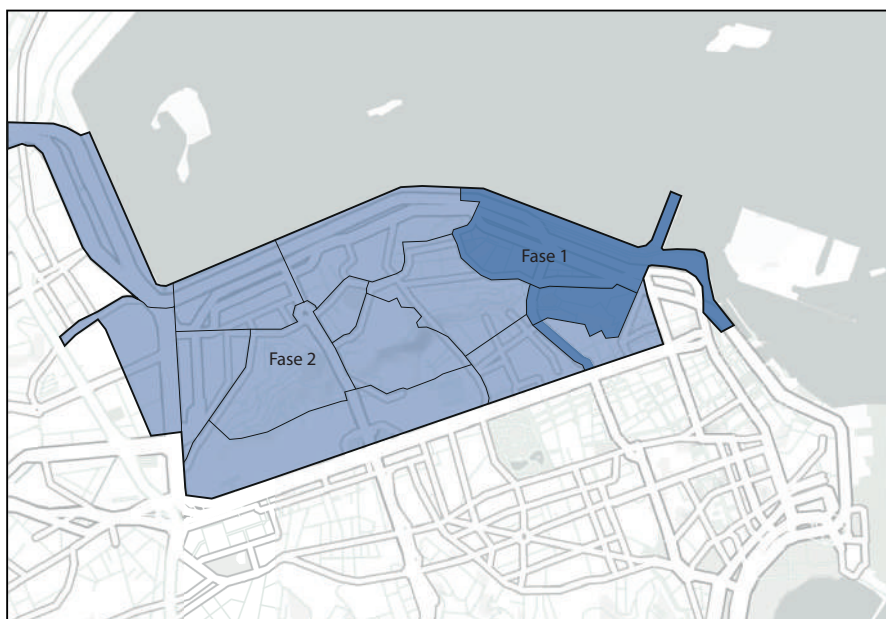
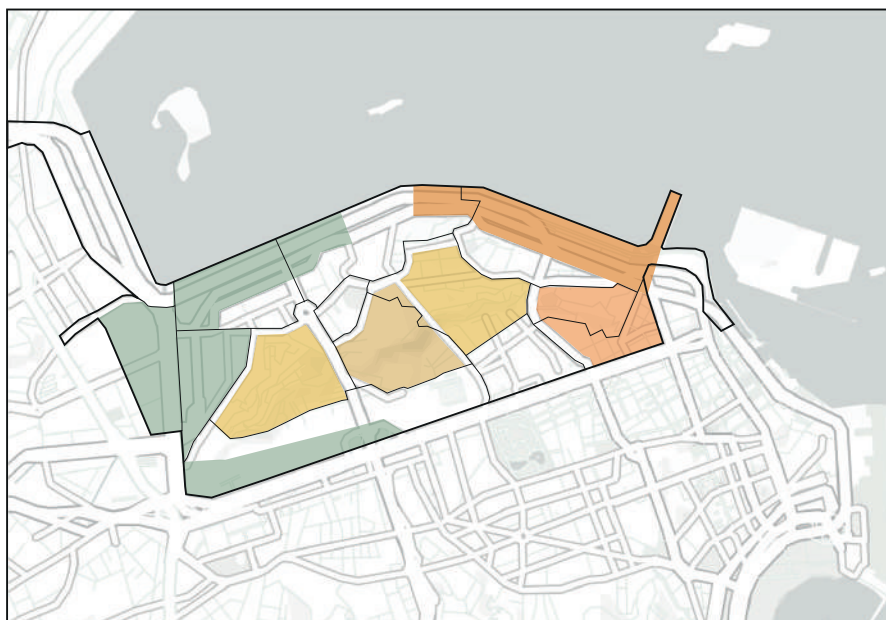


Figura 45. Mapa da AEIU da zona portuária e as duas fases estabelecidas no Porto Maravilha

Uso do Solo



- | | | |
|----------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Residencial | Habitação de Interesse Social | Turismo e Entretenimento |
| Comercial e Serviços | Residencial/ Cultural | |

Figura 46. Mapa da AEIU da zona portuária e o uso do solo proposto

3.1. O Porto Maravilha

Em relação à setorização e uso do solo, a partir da figura 46 percebe-se que as atividades comerciais e de serviço são direcionadas para os núcleos da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Porto Olímpico, correspondentes às zonas mais obsoletas. A partir do aproveitamento de grandes lotes subutilizados ao longo das Avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho, é proposta a construção de grandes edifícios comerciais. No centro da região, onde se encontram os principais morros da área, se concentrará o uso residencial, sendo os morros da Providência e Livramento direcionados para habitações sociais.

O projeto também dá um importante foco para as obras de mobilidade da área (figura 47), e propõe a substituição do sistema viário por um novo modal de mobilidade urbana que implanta novas vias, com destaque para as vias Expressa e Binário do Porto, a construção de um túnel entre a praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves, em substituição do elevador da Perimetral, a criação de 17km de ciclovias e grandes áreas para pedestres e a construção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). O VLT busca estabelecer uma melhor conexão entre o Centro e a Zona Portuária, a funcionar como um modal integrado às outras modalidades de transporte e de infraestrutura do entorno, principalmente o metrô, linhas de autocarro, a Rodoviária Novo Rio e o Aeroporto nacional de Santos Dumont. Ainda nas obras de mobilidade, foi construído o teleférico do Morro da Providência, inaugurado em 2014, sob contexto do Programa Morar Carioca de urbanização de favelas, que liga o alto do morro à Central do Brasil e à Gamboa.

Como dito anteriormente, uma especial área se tornou emblemática da intervenção Porto Maravilha, e foi alvo de um projeto específico para a zona, o projeto do Boulevard Olímpico, que conta, na verdade, com os projetos âncora que alavancam o marketing e divulgação do local. O Porto Maravilha, desta forma, não foge do planejamento estratégico vigente nas últimas décadas na cidade do Rio de Janeiro, existindo uma esfera do discurso e outra da prática e que adota a competitividade e investimentos externos como dinâmicas essenciais para sua realização. Fica claro desde o início que a execução do projeto é dependente dos interesses empresariais privados de variados ramos, como os da construção civil, turístico-imobiliária e indústria do entretenimento.

3.1. O Porto Maravilha

Mobilidade

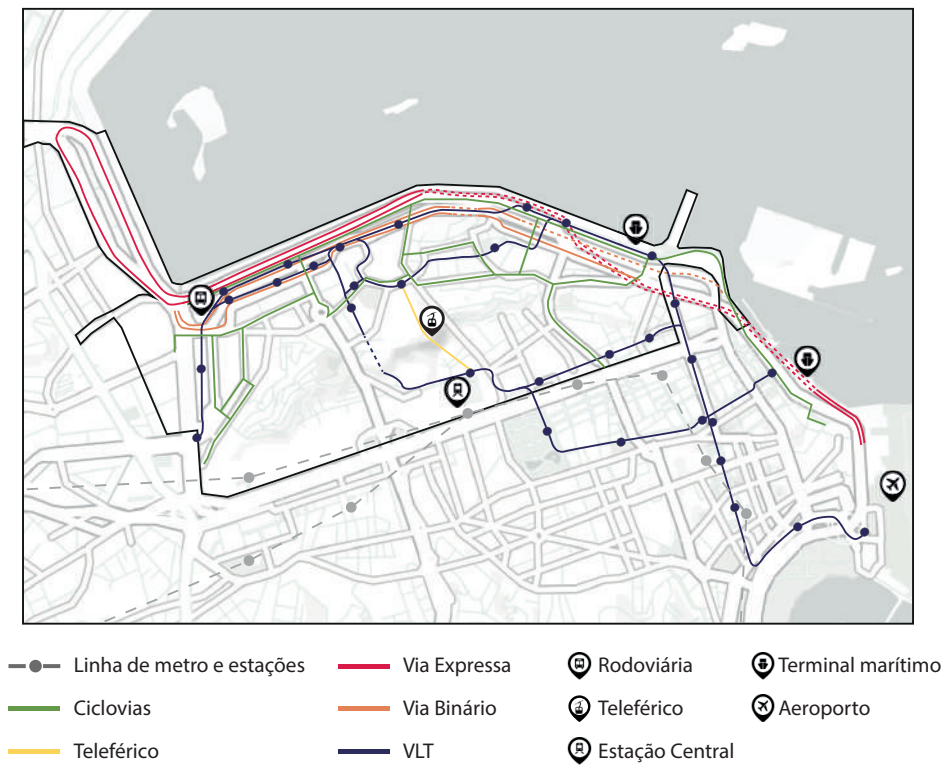


Figura 47. Mapa da AEIU da zona portuária e o uso do solo proposto

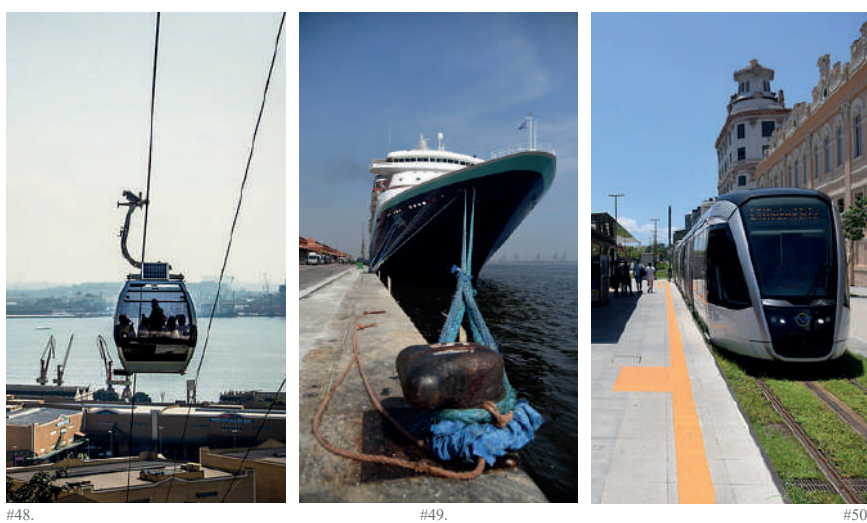


Figura 48, 49 e 50. Teleférico, Terminal marítimo e o VLT no Porto Maravilha

3.1. O Porto Maravilha

O instrumento essencial para a realização do “Porto Maravilha” é a criação de cobrança de autorização para a construção acima do atual Índice de Aproveitamento Básico (IAT)¹²¹ através da emissão de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACs). O Índice de Aproveitamento (IA) é o indicador de área possível de ser construída em um determinado terreno, contabilizando a área de construção do rés do chão e de todos os pavimentos. O cálculo se dá pela multiplicação da área do terreno pelo índice. A exemplo, um terreno de 1000m² com um Índice de Aproveitamento de 2,5 resulta numa área total de 2.500 m² passíveis de serem construídas.

Este sistema será melhor explicado no próximo tópico, mas para já importa esclarecer que foi o que possibilitou a construção de edificações com até 50 pavimentos em alguns setores onde apenas edificações com alturas bem menores e até mesmo preservadas estavam presentes, e desta forma atrair o capital privado a transformar a zona em uma área de negócios e comércio, tal como é previsto. Mediante a compra dos CEPACs, se compra o “*direito de desrespeitar as leis urbanísticas*”¹²² até então estipuladas para a região.

“A cidade transformou-se num “espaço de fluxos”, alterando a escala e a dimensão territorial da sua própria gestão. As dinâmicas metropolitanas passaram a depender cada vez mais do relacionamento regional ou internacional, comandado à distância, e menos da sua inserção regional ou mesmo nacional, dando lugar a uma nova condição geográfica – a “globalização”.

Os investimentos privados deixaram de ter fronteiras e as estratégias e lógicas de localização mudaram radicalmente. [...] As potencialidades paisagística e lúdicas destes lugares e a revalorização mediática do seu valor simbólico, alimentaram o caráter especulativo destes investimentos. As frentes de águas das Cidades Globais passaram assim, a refletir os skylines ditado por novos conjuntos urbanísticos de alta densidade e sofisticação, e eles mesmos, a construir um “rótulo” do novo imaginário urbano.” ¹²³

¹²² MELO, Erick Silva Omena de; GAFFNEY, Christopher; “*Mega-eventos esportivos no Brasil: uma perspectiva sobre futuras transformações e conflitos urbanos*”; Revista Proposta, n. 121; Ed. FASE; 2010; p. 25

¹²³ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 23

3.1. O Porto Maravilha

A intervenção não previa qualquer remoção, porém, este tipo de intervenção urbana está muito atrelado ao deslocamento indireto de parte da população local de baixa renda para outros lugares após a execução do projeto, que traz como consequência um aumento de custo de vida e modificação do perfil dos estabelecimentos comerciais e da paisagem local. Ainda que a maior parte da intervenção seja em áreas públicas, segundo Nascimento, dezenas de imóveis foram desapropriados para serem entregues à iniciativa privada¹²⁴. A substituição de pequenos comércios, como era característico da zona, para dar lugar à grandes empresas a nível nacional e internacional, preveem, portanto, o chamado processo de gentrificação. O termo gentrificação é usado aqui não para tentar classificar a intervenção como algo positivo ou negativo, mas sim da compreensão das consequências de qualquer tipo de intervenção no urbano a nível de alteração das suas dinâmicas locais. Assim como em outras cidades onde experiências urbanas similares ocorreram, existe uma tendência em relação à mudança do perfil socioeconômico da população.

Como afirma Nuno Portas: *“De fato, estas operações têm correspondido uma mudança na composição social dos habitantes das frentes de água (explícita ou camuflada). As frentes de água reconvertidas são objeto de forte promoção imobiliária privada, destinada essencialmente aos reformados solventes, aos jovens quadros e técnicos superiores, no qual as populações locais são, muitas vezes, duplamente excluídas, do mercado de trabalho e do seu próprio habitat”*¹²⁵.

Também a questão do patrimônio vigente se apresenta como um desafio para o projeto, sendo a área uma Área de Proteção de Ambiente Cultural (APAC), com normas de uso do solo regulamentadas pelo decreto nº 7.351/1988 fruto do projeto SAGAS, como explicado no capítulo anterior. Dentre os argumentos para a execução do projeto destaca-se: a otimização e o aproveitamento do grande número de sobrados antigos; a valorização do patrimônio arquitetônico e cultural e a criação de opções de moradia em bairros centrais já infra estruturados.

¹²⁴ NASCIMENTO, Bruno Pereira do; *“Gentrificação na zona portuária do rio de janeiro: deslocamentos habitacionais e hiper precificação da terra urbana”*; Rio de Janeiro; Universidade Federal do Rio de Janeiro; Caderno Prudentino de Geografia; 2019; p. 6

¹²⁵ PORTAS, Nuno; *“Cidades e Frentes de Água”*; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 89

3.1. O Porto Maravilha

A Operação Urbana Porto Maravilha definiu que o Poder Público deve desenvolver ações que integrem e promovam o desenvolvimento social e econômico da população que vive na região, assim como estabelece que o patrimônio histórico, artístico e cultural, material e imaterial, deva ser recuperado e valorizado¹²⁶. Para atender a estes desafios, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) criou os Programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural. Ambos têm a função de articular ações do poder público e parcerias com o setor privado para apoiar iniciativas que promovam o desenvolvimento socioeconômico da população que vive na região e a valorização do seu patrimônio histórico.

A área, assim, pode ser identificada como um local de disputa entre o desejo de tábula rasa e preservação. O porto em si já é uma ação de tabula rasa, construído no governo de Pereira Passos através de aterros durante o processo de modernização da ainda capital, ou seja, adaptando a paisagem local em função da sua própria construção. E como também visto anteriormente, a maior parte dos projetos que se enquadram numa perspectiva de renovação visualizam a área como uma extensão do centro de negócios, destinando o uso comercial e corporativo. Percebe-se que o projeto busca contemporizar a questão da preservação do patrimônio urbano com a questão da renovação e valorização da área, mas se defronta com o desafio de, como afirma Moreira, “*escapar à norma geral de hierarquização e valorização recorrente nas políticas urbanas atuais*”¹²⁷.

No próximo tópico serão exploradas mais a fundo alguma das questões referentes do plano urbano determinantes para execução e criação do projeto. Esta análise se dará a partir de 4 categorias que se mostraram as diretrizes para a compreensão da operação, sendo elas: o meio, referente à como o projeto é viabilizado a partir da parceria público-privada; o desenho, referente às novas tipologias e escalas de construção previstas; a imagem, referente às obras mais emblemáticas e à midiaticização; e, por último, o patrimônio, referente às ações e compreensão do valor histórico e cultural da área.

¹²⁶ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Lei Complementar nº 111*”; Rio de Janeiro; Poder Executivo; 1 de fevereiro de 2011; p. 2

¹²⁷ MOREIRA, Clarissa da Costa; “*A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro*”; São Paulo; Ed. UNESP; 2004; p. 109

3.2. Análise dos desafios de planeamento

3.2. Análise dos desafios de planejamento

3.2.1. O MEIO: Operação Urbana Consorciada e os CEPACs

A lei que criou a Operação Urbana da Zona Portuária também define a localidade como uma Área de Especial Interesse Urbano (AEIU) e altera as responsabilidades do projeto entre o que compete à administração pública e ao setor privado. A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) adquire assim a responsabilidade de gerir o espaço público no lugar da própria Prefeitura, transformando a área em um ‘fragmento’ privado da cidade sob administração de uma empresa de capital misto. Desta forma, a CDURP é a gestora da prefeitura na Operação Urbana Consorciada (UOC) Porto Maravilha, viabilizada graças à uma Parceria Público Privada (PPP), e responsável, portanto, pela articulação entre os órgãos públicos e privados da Concessionária Porto Novo (CPN).

A CPN, por sua vez, era a empresa privada responsável por realizar as obras e gerir os serviços da operação, a prestar, assim, serviços como conservação e manutenção do sistema viário, iluminação pública, calçadas, áreas verdes e praças, fornecer serviços de limpeza urbana e coleta seletiva de lixo, manutenção da rede de drenagem, da sinalização de trânsito, da instalação e conservação de bicicletários, manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos, históricos e geográficos e de atendimento ao cidadão. Ademais, prestava contas à comissão de valores mobiliários, uma vez que também participava da aprovação de empreendimentos imobiliários e disponibilizou parte dos terrenos que era de sua posse para o mercado imobiliário, assumindo um importante papel de fomentadora do dinamismo econômico e social da região.

A Concessionária, porém, deixou de ser a empresa responsável pelas ações listadas acima a partir de 27/06/2018, afirmando em nota oficial que: “*com a manutenção do cenário de indisponibilidade de recursos financeiros [...] a empresa não pode prosseguir com as suas atividades na região portuária, tendo interrompido as operações na segunda feira, 25 de junho*”¹²⁸. A responsabilidade então, passou a ser exclusivamente da Prefeitura do Rio de Janeiro.

¹²⁸ Nota oficial da Concessionária Porto Novo publicada no site no dia 27/06/2018 e disponível em:

<https://www.portonovosa.com/pt-br>

3.2. Análise dos desafios de planejamento

A operação contou com uma nova dinâmica de parceria público-privada no Brasil. Como maneira de se obter recursos para sua realização, alterou-se o uso e ocupação do solo para o uso misto, passando a permitir os usos residencial, de serviços e industriais, assim como definir os setores e subsetores da zona. Modifica-se também os parâmetros edilícios, permitindo edificações de até 150m de altura em alguns setores por meio do aumento do potencial de construção de imóveis. Esta alteração do gabarito permitido para as construções é uma forma de atrair investidores para realizarem na área projetos comerciais e residenciais contemporâneos. Porém, para ultrapassar os gabaritos estipulados por lei, tais investidores devem adquirir a compra do Certificado de Potencial Adicional de Construção, os CEPACs.

A partir da inserção dos CEPACs na Operação, altera-se o Índice de Aproveitamento Básico (IAB) do terreno, como explicado anteriormente. O IAB determina a quantidade de metros quadrados que se pode construir, representados através da área total e do gabarito de cada edificação. Os CEPACs, por sua vez, determinam um acréscimo a esse valor mediante compra dos títulos, sendo assim um instrumento criado para a captação dos recursos financeiro para o custeamento das obras (figura 51). A quantidade de CEPACs de cada empreendimento varia de acordo com a localização do projeto e o uso previsto, distribuídos de acordo com os setores da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU). Numa tentativa de estimular a ocupação da região, e também reconhecer o seu caráter residencial, nos empreendimentos residenciais, a quantidade de CEPACs disponibilizadas é menor do que em empreendimentos comerciais.

Com base jurídica, o município pôde emitir 6.436.722 CEPACs, o equivalente a pouco mais de 4 milhões de m² para a área do Porto Maravilha¹²⁹. Assim, em cada setor estipulou-se o Índice de Aproveitamento e a quantidade de metros quadrados adicionais passíveis de serem construídos. Como pode ser observado na figura 52, observa-se o incentivo da construção de grandes edifícios nos setores mais à oeste da zona, com índices de aproveitamentos mais altos na área identificada como mais obsoleta e crítica. Nos demais se-

¹²⁹ WERNECK, Mariana; “*Os infames termos aditivos e o mico do Porto Maravilha*”; Observatório das Metrópoles; Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia; março de 2007

3.2. Análise dos desafios de planeamento

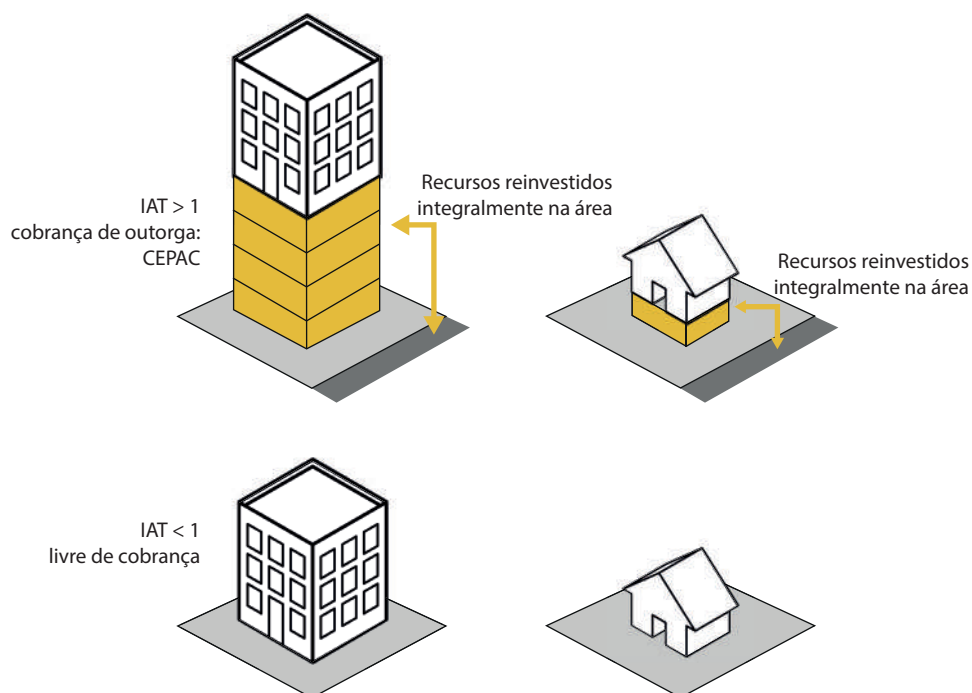


Figura 51. Esquema da cobrança de outorga via CEPAC

Potencial de Construção Adicional (em milhões de m²)

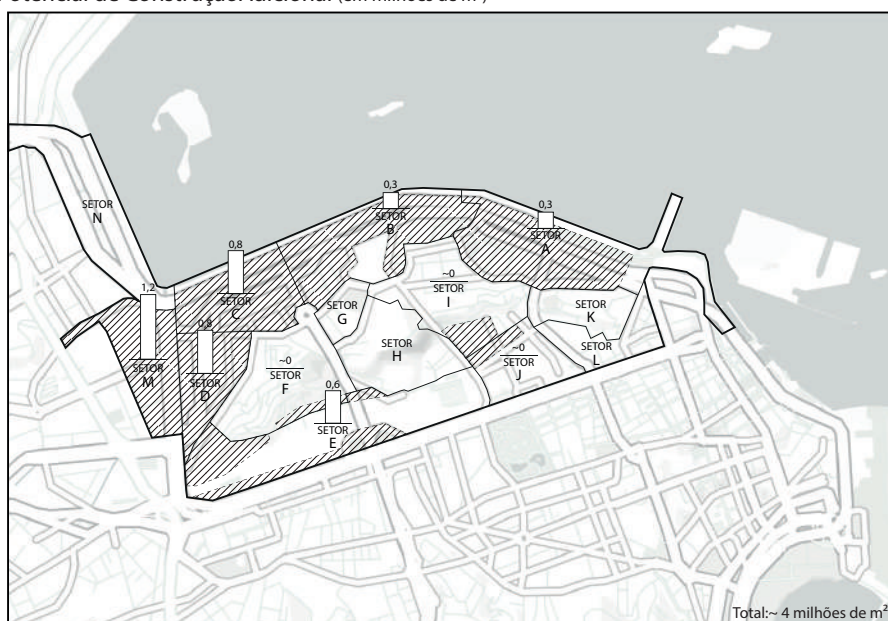


Figura 52. Mapa com o potencial de construção adicional via títulos de CEPAC, disponíveis nos setores com hachura

3.2. Análise dos desafios de planejamento

tores, os índices não se alteram tanto, prevendo-se, portanto, a não alteração do gabarito dos edifícios. Logicamente, nos setores onde estão localizados os morros da área, este índice não é alterado.

A compra do potencial de construção (CEPACs) é dada por meio de leilões públicos, onde são colocados à venda uma determinada quantidade de títulos e seu valor mínimo é definido por agentes financeiros públicos como o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal. Todo o valor adquirido pela venda dos títulos é utilizado a requalificação da região, inclusive áreas de preservação em que os imóveis não podem ter aumento de potencial¹³⁰. O resultado é que o município não usa os próprios recursos nas obras e ainda economiza nos serviços públicos. Além disso, é estipulado que pelo menos 3% da venda dos CEPACs é obrigatoriamente investida na valorização patrimonial material e imaterial da área¹³¹.

Em teoria, este mecanismo se apresenta como uma solução eficiente para a realização do projeto, porém, na prática, se mostra muito mais complexo e imprevisível. De modo geral, os CEPACs estão vinculados à especulação imobiliária, uma vez que são títulos negociáveis no mercado de ações e podem ser valorizados de acordo com a seguridade e localização do negócio¹³². Um outro problema que surge é a afirmação de que através deste instrumento nenhuma verba pública seria utilizada para custear o projeto quando, na verdade, quando os CEPACs foram à leilão em 2011, uma única empresa compareceu ao leilão. A Caixa Econômica Federal, um banco público, comprou os 6,4 milhões de títulos de CEPACs por 3,5 bilhões de reais com verbas do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)¹³³ (figura 53).

¹³⁰ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Operação Urbana Porto Maravilha*”; 2018; p. 2

¹³¹ Ibidem

¹³² FERREIRA, Tatiana de Souza; “*O empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro: o Porto Maravilha e a consolidação da gestão estratégica*”; Rio de Janeiro; UFRJ; p. 127

¹³³ O Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, o FGTS, é um direito garantido pela Constituição Federal, criado com o objetivo de gerir fundos dos trabalhadores demitidos sem justa causa. Os fundos são administrados pela Caixa Econômica Federal, um banco público nacional, onde é criada uma conta bancária para os empregadores e no início de cada mês, é depositado um valor correspondente a 8% do salário de cada funcionário. Os valores pertencem, portanto, aos empregados que, mediante autorização, podem ter acesso ao fundo. Enquanto não são resgatados, a Caixa aplica esses recursos nas áreas de habitação popular, saneamento básico e infraestrutura urbana na cidade.

3.2. Análise dos desafios de planejamento

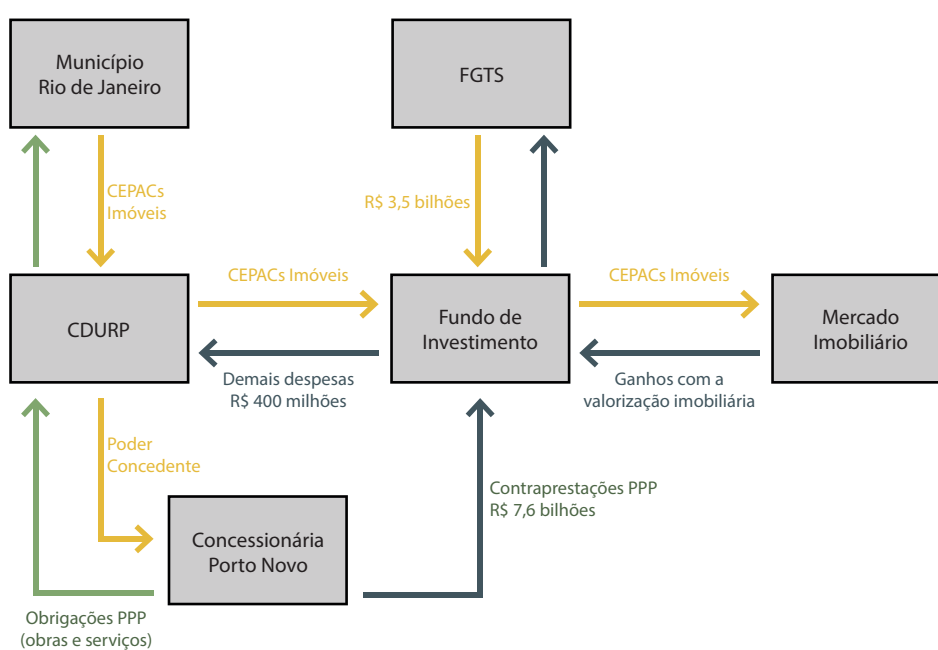


Figura 53. Esquema da modelagem institucional - financeira do Porto Maravilha.
Dados da apresentação da Operação Urbana concebida pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

3.2. Análise dos desafios de planejamento

Um outro aspecto que exemplifica a complexidade e imprevisibilidade desse modelo econômico é que, sendo a maior parte dos terrenos (75%)¹³⁴ da operação terras públicas, pertencentes principalmente ao governo federal, estes terrenos foram vendidos na verdade para a prefeitura do Rio a partir de uma avaliação feita pela própria Caixa. E ela mesma será a responsável por administrar a venda dos CEPACs a partir do Fundo que criou com os recursos do FGTS. Em suma, a Operação que se apresenta como uma Parceria Público Privada (PPP) na verdade foi financiada pelos recursos do próprio estado, mais precisamente, pelos recursos do FGTS da Caixa Econômica Federal.

Ainda sobre a imprevisibilidade desse modelo, um outro aspecto que não era previsto era o fiasco da venda desses CEPACs posteriormente, diante do país em meio a uma crise financeira sofrida principalmente nos anos de 2015 e 2016. Do total de CEPACs menos de 10% foram vendidos e utilizados como financiamento para as obras da região do Porto até hoje. Segundo o estudo de viabilidade feito pela prefeitura, era previsto que dos quase 6.500 milhares de CEPACs, até 2016 pelo menos 3.400 milhares fossem vendidos. Porém, apenas 574.889 foram de fato adquiridos para licenciamento. Assim, ainda se possui 91,07% de estoques disponíveis¹³⁵.

Segundo Werneck, é a Caixa Econômica Federal acarreta os riscos e custos sobre o fundo público do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e, mais ainda, sobre as finanças municipais: “[...] o FGTS assume os riscos decorrentes do caráter especulativo da operação ao disponibilizar os recursos necessários para cobrir o valor do contrato de PPP. Bem verdade é que a entrada de seus recursos na operação tenha exigido contrapartidas – como o desembaraço dos terrenos públicos [...]. No entanto, a remuneração esperada está sujeita à volubilidade do setor imobiliário frente às dinâmicas econômicas, como vem ocorrendo nos últimos anos.”¹³⁶

¹³⁴ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “Apresentação Projeto Porto Maravilha”; 2009; p. 52

¹³⁵ Fonte: CDURP, relatórios trimestrais de atividades; março de 2019; p. 18; disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2019/rt_1_tri_2019.pdf

¹³⁶ WERNECK, Mariana da Gama e Silva; “Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro”; Revista XVII Enanpur; São Paulo; 2017; p. 13

3.2. Análise dos desafios de planeamento

A partir dos dados fornecidos, pode-se afirmar que o arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha é fundado numa relação entre poder público e privado assentado em operações especulativas. Aprofundam-se, assim, os processos de mercantilização da cidade e empreendedorismo urbano como tendência de atuação no território, tal como descreveria Harvey: *“Normalmente, o novo empreendedorismo urbano se apoia na parceria público-privada, enfocando o investimento e o desenvolvimento econômico por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num território específico, enquanto seu objetivo econômico imediato (ainda que não exclusivo). [...] O caráter especulativo dos investimentos urbanos deriva da incapacidade de prever exatamente qual pacote terá ou não sucesso, num mundo de muita instabilidade e volatilidade econômica.”*¹³⁷

¹³⁷ HARVEY, David; *“A Produção Capitalista do Espaço”*; São Paulo; Ed. Annablume; 2005; p.174 - 180

3.2. Análise dos desafios de planejamento

3.2.2. O DESENHO: Novas tipologias e escalas de construção

O uso e ocupação de solo anterior ao projeto na área era, em grande parte, determinado pela atividade industrial e uso residencial, com pequenos comércios de bairro e instituições como hospitais e escolas. Devido à topografia da área, o uso residencial se deu principalmente na zona central, coexistindo simultaneamente as favelas e, em proximidade, os bairros consolidados.

A proposta do Porto Maravilha altera a legislação de uso e ocupação do espaço urbano em busca de uma solução para o problema da baixa densidade populacional da região, estipulando para a área a criação de um polo de entretenimento, comércio e serviços onde a população pudesse, de fato, criar uma nova dinâmica. No entanto, a proposta baseia-se numa baixa taxa de ocupação do solo e uma verticalização excessiva com edificações de até cinquenta andares a coexistir com zonas já consolidadas de alta taxa de ocupação e de edificações baixas, na sua maioria, sobrados e casarões de até 3 pavimentos.

O arquiteto Sergio Leusin contratado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária em 2010 já expressava na época sua preocupação em relação a nova legislação para a região: *“O cálculo sobre a área a ser construída nas edificações aparentemente teve como premissa de atingir o valor necessário às obras de infraestrutura, tais como os três túneis, a derubada da Perimetral e saneamento”*. Ainda na época afirma também: *“Se construírem todas as edificações previstas em Lei [...] o skyline da cidade será um símbolo de urbanismo de péssima qualidade, além de uma invasão grotesca no céu do Rio de Janeiro”*¹³⁸.

Somada à essa alteração da dinâmica construtiva existente, alguns edifícios de arquitetura expressiva e de arquitetos de renome internacional surgem no projeto como peças fundamentais para garantir o seu alavanco e presença midiática. Estes edifícios se enquadram no contexto do consumo cultural explicado anteriormente, e acomodam programas como hotéis, escritórios e

¹³⁸ Reportagem “*Venderam o céu do Porto*”; Rio de Janeiro; Coleção Particula; LAB; 2007; Disponível em: <https://apublica.org/colecaoarticular/2017/12/venderam-os-ceus-do-porto/>

3.2. Análise dos desafios de planejamento

Gabarito máximo

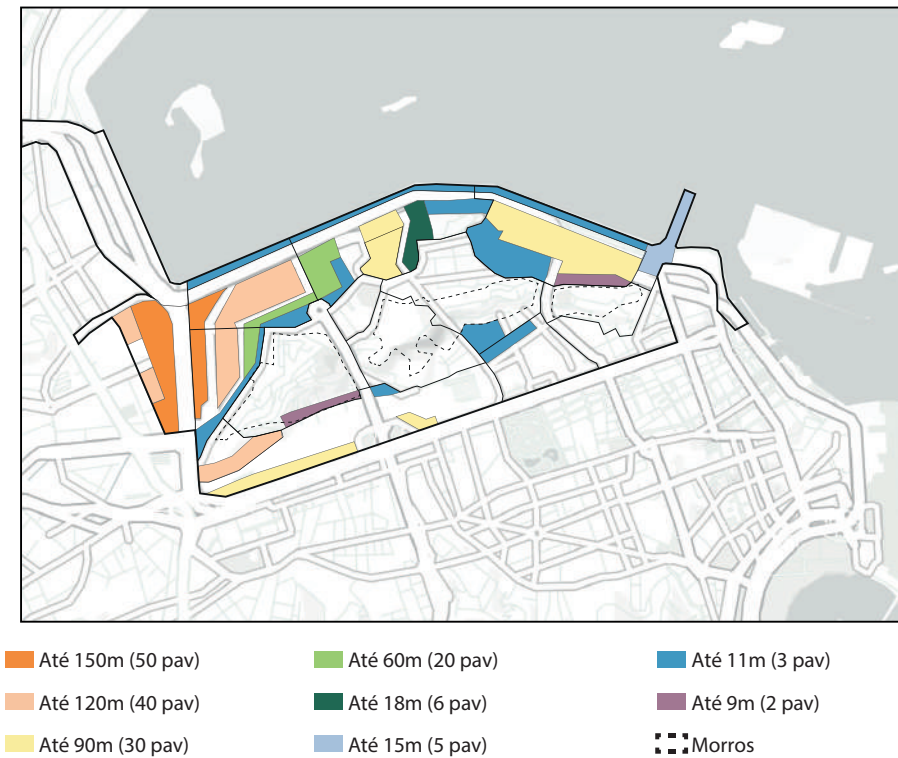


Figura 54. Mapa do gabarito do Porto Maravilha.



Figura 55. Simulação dos empreendimentos com os novos gabaritos permitidos.

3.2. Análise dos desafios de planejamento

museus, construídos com materiais de última geração sinônimos da contemporaneidade do projeto e de um novo rótulo de cidade atual e globalizada. Pela sua imponência e arquitetura singulares, os projetos são sobressalentes para a divulgação do novo perfil da área e, funcionam, portanto, como elementos representativos associados ao progresso, êxito econômico e, ainda sob contexto olímpico, a ideia de legado da operação.

Em relação aos empreendimentos comerciais, o projeto do Porto conta com dez edifícios de alto padrão que estão, atualmente, em sua maioria, vazios. Segundo monitoramento da consultoria especializada Cushman & Wakefield, a região registrou uma taxa de vacância de 83,5% no último trimestre de 2017¹³⁹, acarretando numa diminuição dos preços da área. Estas diversas torres, ainda em andamento e previstas, transformam toda a zona e requerem uma articulação complexa entre dinâmicas locais e globais para além da preservação da paisagem da cidade. Esta gestão de contradições entre lógicas que homogeneízam o espaço urbano e ações de diferenciação revela-se como o desafio maior e que, apesar do projeto ainda estar em andamento, não parece bem estudado durante sua concepção e execução. O que se resulta é uma balança não equilibrada entre a tábula rasa (não no sentido de arrasamento total da área, mas sim de sua refuncionalização) e a valorização das especificidades do território local, tal como afirma Moreira:

*“Ao reafirmar a possibilidade de renovação e verticalização da área plana, ainda como uma extensão do centro de negócios, o projeto (Porto do Rio) dificulta a permanência de determinadas qualidades urbanas dos bairros portuários, associadas a uma forma urbana e a modos de vida que aí persistem. [...] Desse modo, o desejo de tabula rasa manifesta-se, no caso do Porto do Rio, como função direta de um desejo de renovação socioeconômica, expresso nas destinações de usos e atividades previstas na continuidade de uma legislação urbanística que estabelece altos índices de verticalização”.*¹⁴⁰

¹³⁹ Jornal O Globo; Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/predio-na-zona-portuaria-do-rio-vendido-apos-tres-anos-vazio-22368638>

¹⁴⁰ MOREIRA, Clarissa da Costa; “A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro”; São Paulo; Ed. UNESP; 2004; p. 110

3.2. Análise dos desafios de planejamento

Ainda que nesta citação Moreira esteja se referindo ao projeto Porto do Rio lançado em 2001, este também se baseia na experiência de outras metrópoles mundiais e tratava-se de uma plano de recuperação e revitalização que objetivava valorizar o patrimônio da área, a encarando como um espaço estratégico capitalista do desenvolvimento urbano carioca. Nesse sentido, a operação urbanística do Porto Maravilha não apresenta inovações marcantes, limitando-se a replicar os ingredientes previstos em projetos internacionais já concluídos.

Para além das obras emblemáticas, a monumentalidade das construções está também associada à ampliação do potencial construtivo e facilidades fiscais na área portuária e da refuncionalização prevista no projeto, que gera, entre outros processos, uma supervalorização do solo na área e consequente aumento de valor imobiliário. Em entrevistas realizadas com a Sérgio Castro Imóveis, Bruno Pereira do Nascimento faz um estudo sobre o aumento do preço do metro quadrado na área: *“Há determinadas áreas em que o preço do metro quadrado subiu, entre os anos de 2002 e 2012, em até 500%, o que seria 170,68% acima da inflação no período (2002 – 2012). Este dado, somado ao conjunto de fatores discutidos, corrobora para a confirmação da hipótese de que a Zona Portuária do Rio de Janeiro está imersa num processo, em curso, de hipervalorização no preço da terra e de gentrificação”*¹⁴¹.

Antes do projeto Porto Maravilha os bairros portuários tinham como características principais sua ocupação por populações pobres, moradias simples e pequenos empreendimentos, como dito anteriormente. Contudo, após o início da operação, em 2009, estas funções estão sendo modificadas a partir da construção de grandes edifícios comerciais destinados à grandes empresas nacionais e internacionais. A exemplo, houve um interesse de investimento na zona por parte do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em investir na área com a construção de cinco Trump Towers de 150m, porém que não saiu do papel.

¹⁴¹ NASCIMENTO, Bruno Pereira do; *“Gentrificação Na Zona Portuária Do Rio De Janeiro: Deslocamentos Habitacionais E Hiper Precificação Da Terra Urbana”*; Rio de Janeiro; Universidade Federal do Rio de Janeiro; Caderno Prudentino de Geografia; 2009; p. 11

3.2. Análise dos desafios de planeamento



Figura 56. Aflafo Gasperini Arquitetos - proposta das Trump Towers na zona portuária, 2013



Figura 57. Foster + Partners - Edifício Aqwa Corporate, 2017

3.2. Análise dos desafios de planejamento

A construção de torres é prevista na zona até 2040, com algumas delas já construídas e que apenas recentemente começaram a serem ocupadas. O empreendimento AQWA, por exemplo, é um edifício comercial de luxo projetado pelo escritório internacional Foster + Partners localizado junto da Avenida Rodrigues Alves, uma via expressa que conecta a área central à zona Norte e à Avenida Binário, que leva ao sul. O edificado conta com 22 pavimentos e uma área de 125 mil metros quadrados para escritórios, lojas comerciais e espaços públicos no rés do chão. Outro empreendimento é o Port Corporate, sendo este o primeiro a ser erguido na zona, também de 22 pavimentos e uma área de 53.400 metros quadrados, que se encontrou vazio durante três anos após sua construção e apenas recentemente, em 2018, foi anunciado que será finalmente ocupado pelo banco Bradesco¹⁴². Ao visitar a zona atualmente, porém, o que se confere é o isolamento destas torres dentro do tecido urbano existente, funcionando quase como marcos do ‘progresso’ que está por vir com a Operação.

Em 2018, o Observatório das Metrópoles no âmbito da pesquisa Conflitos Urbanos e Direito à Cidade realizou uma pesquisa sobre os empreendimentos imobiliários licenciados na região. A partir de relatórios trimestrais e identificação e localização dos empreendimentos, o Observatório lista os empreendimentos comerciais e de habitação de interesse social licenciados pela Prefeitura na região desde o início da operação urbana.

“Após o levantamento, foram percorridos todos os endereços, rua a rua, entre os meses de outubro de 2017 e fevereiro de 2018, com o objetivo de observar a evolução das obras de construção e reforma realizadas na área da operação urbana consorciada. Considerando-se o período do início da operação urbana, em 2009, até dezembro de 2017, a pesquisa identificou 77 empreendimentos de mercado, 48 empreendimentos residenciais de habitação de interesse social e 29 empreendimentos públicos, culturais e operacionais.

¹⁴² Jornal O Globo; fevereiro de 2018; a matéria cita: “Mais de três anos após ter sido construído, um dos maiores edifícios comerciais da Zona Portuária do Rio será finalmente ocupado. A Bradesco Seguros fechou ontem a compra do Port Corporate Tower”; disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/predio-na-zona-portuaria-do-rio-vendido-apos-tres-anos-vazio-22368638>

3.2. Análise dos desafios de planejamento

[...] Dos 77 empreendimentos de mercado, 35 se referem a novas construções e 35 a reformas de imóveis já existentes, em geral pequenos estabelecimentos espalhados pela região portuária, além de um empreendimento que envolve construção e reforma. O levantamento de campo, no entanto, capta o impacto da crise sobre a dinâmica imobiliária da região. Dos 35 novos empreendimentos licenciados, 23 não foram iniciados e apenas sete estavam concluídos e em funcionamento. Nas reformas, o quadro se repete, com menor impacto. Das 35 reformas iniciadas, 14 não foram iniciadas e apenas 13 estavam concluídas e em funcionamento.

[...] Os dados coletados evidenciam a relativa estagnação do desenvolvimento imobiliário nos últimos anos. Dos 77 empreendimentos identificados pela pesquisa, 49 tiveram seu processo de licenciamento iniciado até o fim de 2014. Até este período, haviam mais licenciamentos relativos à novas construções (27) do que a reforma (20). Em 2015, no entanto, apenas três empreendimentos deram entrada na Prefeitura.

[...] O quadro se repete quando são empreendimentos com consumo de CEPACs: entre 2010 e 2015, 12 dos 52 projetos com licenciamento previam a compra de potencial construtivo, todavia, apenas 4 empreendimentos foram concluídos e estão em funcionamento. Outros quatro não tiveram obras iniciadas e dois estavam com as obras paradas desde o primeiro semestre de 2014: o hotel Holiday Inn e o Residencial Porto Vida, que originalmente receberia a Vila de Árbitros dos Jogos Olímpicos.

Em 2016, 14 empreendimentos abriram processo de licenciamento junto à Prefeitura, o que poderia significar, à primeira vista, uma retomada do interesse do mercado imobiliário pela área portuária. O porte dos projetos, contudo, mudou significativamente: prevaleceram as reformas de pequenos espaços comerciais. De seis novas construções, cinco estão localizadas em setores da operação urbana sem previsão de compras de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) - nenhuma delas, iniciada. No ano de 2017 uma nova queda foi registrada: apenas 4 reformas tiveram licenciamento protocolado, mas ainda não obtiveram aprovação e os imóveis seguem sem obras.

3.2. Análise dos desafios de planejamento

[...] Muito embora o grande número de reformas tenha certa influência sobre a ressignificação simbólica do porto - proporcionando novos usos, mais alinhados com as expectativas do mercado, e atraindo novos públicos à região -, é o volume de novas construções nas áreas sujeitas à compra de CEPACs que efetivamente gera recursos para a operação urbana consorciada e, sobretudo, para o pagamento da “parceria público-privada” sobre a qual o projeto está alicerçado. Bem verdade é que a aquisição de todos os CEPACs de uma só vez pela empresa pública Caixa Econômica Federal por R\$ 3,5 bilhões trouxe alguma segurança para os primeiros anos do Porto Maravilha. Ao fim e ao cabo, no entanto, esperava-se que as operações de compra e venda de títulos de potencial construtivo e terrenos pudessem não apenas levantar receitas capazes de cobrir o compromisso total assumido pelo FGTS, como também o orçamento total da operação, calculado em R\$ 8 bilhões, além de produzir retorno financeiro ao investimento do fundo público.”¹⁴³

¹⁴³ OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES; WERNECK, Mariana da Gama e Silva; NOVAES, Patrícia Ramos; JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; “A estagnação da dinâmica imobiliária e a crise da operação urbana do Porto Maravilha”; dezembro de 2018; p. 3 - 7

3.2. Análise dos desafios de planeamento

Uso do Solo e empreendimentos em curso



Previsão Uso do Solo

- Residencial
- Comercial e Serviços
- Habitação de Interesse Social
- Residencial/ Cultural
- Turismo e Entretenimento

Empreendimentos

- CEPAC
- Não iniciado
- Iniciado, mas paralisado
- Parcialmente concluído
- Concluído

Reabilitação

- Não iniciado
- Em obras
- Concluído, sem funcionamento
- Concluído, com funcionamento

Figura 58. Mapa da previsão do uso do solo, empreendimentos comerciais em curso e imóveis para reabilitação no Porto Maravilha. Os dados pertencem ao Observatório das Metrôpoles citado anteriormente.

3.2. Análise dos desafios de planejamento

Quanto à questão do uso residencial, embora previsto, ainda não foi inaugurado nenhum empreendimento, alguns ainda sem previsão de início de obras e o único que iniciou teve suas obras paralisada, o Porto Vida. O que se pode observar diante desses dados é a estagnação da Operação, tal como ocorreu nas Docklands londrinas e podendo assimilar estas duas operações por seus objetivos principais serem, a princípio, de reabitar a área. Talvez ambos contem com maiores semelhanças também devido às crises econômicas presentes no contexto da realização das Operações, mas que só poderá ser afirmado de fato com o ‘fim’ do Porto Maravilha, previsto para 2040.

Ainda no âmbito de habitação, a Prefeitura propõe o Plano de Habitação de Interesse Social (PHIS), coordenada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) e que atua em cinco eixos, apontados por Werneck: (i) a produção habitacional; (ii) provisão de equipamentos e inclusão socioproductiva; (iii) locação social; (iv) melhoria habitacional e assistência técnica; e (v) criação e regularização fundiária de Áreas de Especial Interesse Social (AEIS)¹⁴⁴. Posteriormente, um sexto eixo foi acrescentado, que diz respeito ao monitoramento do próprio plano.

Entre as metas estabelecidas no PHIS estão: a produção de 10 mil unidades residenciais até 2026; a criação de programa de locação social pela oferta de 1.500 unidades residenciais e 250 unidades comerciais para negócios populares e tradicionais; reforma, ampliação e recuperação de aproximadamente 2.500 residências de famílias de baixa renda; construção de equipamentos comunitários e geração de capacitação, emprego e renda; consolidação do plano de urbanização do Morro da Providência, além da elaboração e implementação de outros dois planos de urbanização para as favelas Pedra Lisa e São Diogo/Moreira Pinto; gravando a destinação de terrenos públicos vazios para o uso residencial de interesse social¹⁴⁵.

O plano, por sua vez, compreende a produção de moradias numa área central e numa região que passa por um intenso processo de renovação urbana e afirma que tem como princípio e diretriz “*garantir que empreendimentos*

¹⁴⁴ WERNECK, Mariana; “*Habitação Social do Porto Maravilha: cadê?*”; Observatório das Metrópoles; Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia; maio de 2017

¹⁴⁵ *Ibidem*

3.2. Análise dos desafios de planejamento

de Habitação de Interesse Social (HIS) sejam de pequeno e médio porte, respeitando características e dinâmica local; Atuar de forma integrada e complementar aos governos estadual e federal na promoção de ações para atender às necessidades habitacionais da área de intervenção”¹⁴⁶.

Porém, tal projeto só foi apresentado em 2015 depois de muitas críticas à uma ausência de um plano de habitação social no projeto original. Segundo Werneck, os prazos determinados às ações imediatas do PHIS não foram cumpridos e, desde seu lançamento, não apresentou qualquer resultado¹⁴⁷. Inclusive, no próprio edital do plano não consta qualquer solução projetual para sua execução, constando apenas mapas de análises e de intenção, mas sem um desenho concreto para sua execução.

Incluso no Plano, o Programa Novas Alternativas (PNA) é o único mecanismo que prevê uma intervenção concreta em larga escala na área a partir do levantamento de imóveis com potencial para produção de habitação de interesse social. Segundo dados de 2015 fornecidos pelo próprio Programa, foram identificadas 3.750 unidades habitacionais com potencial construtivo residencial. Destes, 445 desapropriados e, em seguida, encaminhados à Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto.

O PNA se aplica à reforma de edificações preservadas e também tuteladas em ruínas ou subutilizadas. No mapa X, em vermelho estão identificados os imóveis desapropriados e, em azul, os demais imóveis que apresentam potencial construtivo segundo o próprio Programa. Estima-se, com sua execução, um acréscimo de cerca de 30 mil habitantes na área. Apesar da iniciativa de resgatar o uso residencial em edificações protegidas, sua aplicação em larga escala requer um estudo de aprofundamento melhor do contexto social, bem como nos ajustes nos parâmetros projetuais adotados. De fato, algumas construções já começaram e continuam a ser reabilitadas, porém ao visitar a área é perceptível ainda muitos imóveis abandonados e vazios.

¹⁴⁶ PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Plano de Habitação de Interesse Social | PHIS*”; p. 4

¹⁴⁷ WERNECK, Mariana; “*Habitação Social do Porto Maravilha: cadê?*”; Observatório das Metrópoles; Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia; maio de 2017

3.2. Análise dos desafios de planeamento



Figura 59. Arquiteto Firmino Saldanha, fotografia Nabil Bonduki - Conjunto Residencial dos Marítimos, 1950

Programa Novas Alternativas

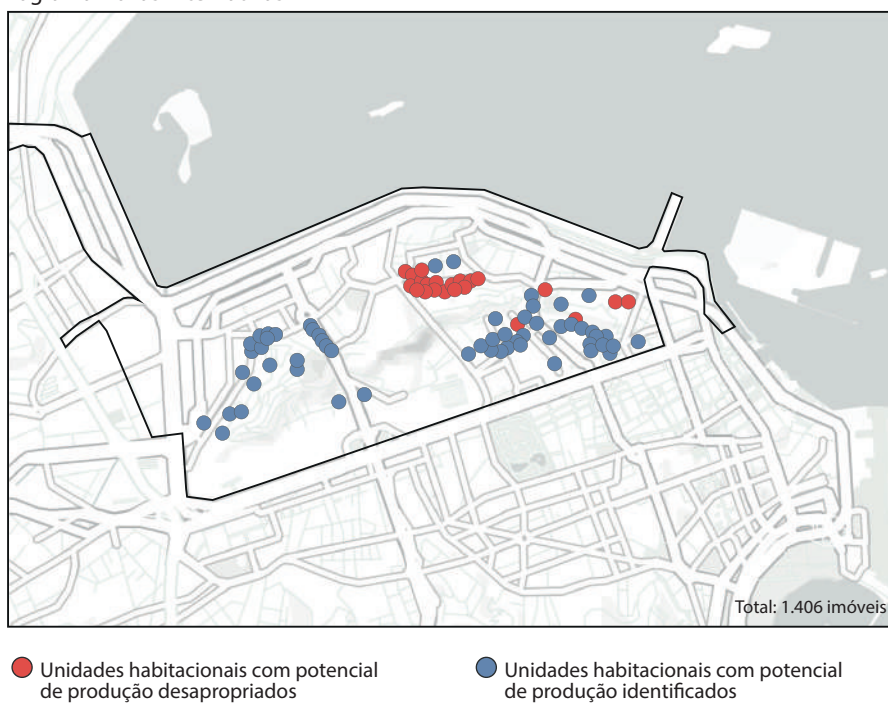


Figura 60. Mapa dos Imóveis de interesse habitacional e imóveis desapropriados identificados pelo Programa Novas Alternativas/Secretaria Municipal de Habitação e Cidadania

3.2. Análise dos desafios de planeamento

3.2.3. A IMAGEM: Edifícios e espaços públicos

Tal como se refere Nuno Portas, a reconversão de frentes de água possibilitou a criação de novos rótulos do imaginário urbano, seja para representar ícones da visibilidade financeira, como em Grand Canary Wharf nas Docklands de Londres, seja para promover o turismo cultural através da realização de eventos ou feiras internacionais, como na Villa Olímpica de Barcelona ou Expo98 de Lisboa. O que se constata é que não faltam pretextos para impulsionar estas grandes intervenções urbanas e criar novas áreas emblemáticas nas frentes de água; *“a água ofereceu a oportunidade (ou o pretexto) para as cidades de projetarem no futuro [...] A diversidade de soluções encontradas [...] permitem e sugerem que sejam consideradas como uma espécie de “laboratório de ensaio” urbanístico, onde é possível experimentar e incubar métodos de planeamento e gestão mais flexíveis, reinventar cenários urbanos marcados por novas infraestruturas, amplos espaços públicos e novos programas arquitetónicos e ambientais.”*¹⁴⁸

O caso do Rio de Janeiro não deixa de assistir a esse fenómeno convergente e global neste tipo de intervenção, assentado sobretudo na procura de um destaque na rede global, a promoção de uma identidade e imagem que torna a cidade internacionalmente reconhecida e atrativa, potencializado ainda mais pela realização dos Jogos Olímpicos em 2016. Para isso, o projeto Porto Maravilha apoia-se no potencial da arquitetura enquanto elemento capaz de, mediante a sua espetacularização e midiatismo, atrair o maior número de investimentos e turismo. Desta forma, a presença de arquiteturas inovadoras e de “últimas tendências” permitem concentrar a maior quantidade possível de atenção e foco, a reproduzir o modelo de planeamento estratégico da arquitetura como um elemento catalisador, tal como ocorreu no Guggenheim de Bilbao.

A reprodução de um modelo já muito propagandeado no cenário global então gera elementos que se tornaram padronizados e, dessa forma, as reconversões de frentes de água se viram com projetos urbanos que em muito se assemelham,

¹⁴⁸ PORTAS, Nuno; *“Cidades e Frentes de Água”*; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 16

3.2. Análise dos desafios de planeamento

com elementos urbanísticos como museus, aquários, armazéns refuncionalizados, centros de convenções, escritórios, residências para a classe média, modais de mobilidade suaves, etc. No projeto Porto Maravilha, estes elementos se encontram concentrados numa região específica onde a intervenção se dá de maneira mais emblemática e funciona como catalisadora de futuros investimentos para a operação: o chamado “boulevard olímpico” durante os jogos olímpicos na cidade, ou Orla Prefeito Luiz Paulo Conde.

O projeto Urbanização da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde - Boulevard Olímpico é de autoria do escritório B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura. A orla está localizada junto às margens da Baía de Guanabara com cerca de 3,5 km de extensão e 287 mil metros quadrados de área, estendendo-se pelos bairros do Centro, Gamboa e Saúde. Ocupa a área onde antes estava localizado o Elevado da Perimetral com um passeio público que atravessa 28 pontos culturais, dos quais 4 foram justamente construídos para fomentar a região como um polo de entretenimento e turismo: o Museu do Amanhã, o Museu de Arte do Rio (MAR), o AquaRio e o Mural Etnias. A localização do boulevard não é aleatória, uma vez que o projeto considera a praça Mauá como o coração da intervenção, onde estão concentrados os equipamentos culturais mais emblemáticos: o Museu do Amanhã e o MAR. Como dito anteriormente, o projeto incorpora uma antiga tendência de expansão do Centro em direção à Praça e seu entorno, a se concentrar nesta zona toda a verba de investimentos públicos de toda a operação, com as demais áreas a depender do interesse dos capitais privados.

A Praça Mauá se torna a espacialidade de maior expoente do projeto, margeada pelos: edifícios RBl, pós moderno, e o edifício A Noite, o primeiro arranha céu do Brasil e em estilo art déco, localizados no encontro da praça com a Avenida Rio Branco; o terminal marítimo de passageiros, inaugurado no começo do século XX e construído em estilo eclético; o Museu do Amanhã, recentemente incorporado à paisagem; o conjunto que compõe o Museu de Arte do Rio (MAR), formado pelo palacete Dom João, em estilo eclético construído em 1912, para ser a sede da Inspetoria dos Portos, e tombado em 2000, e pelo edifício modernista do antigo terminal Mariano Procópio.

3.2. Análise dos desafios de planeamento

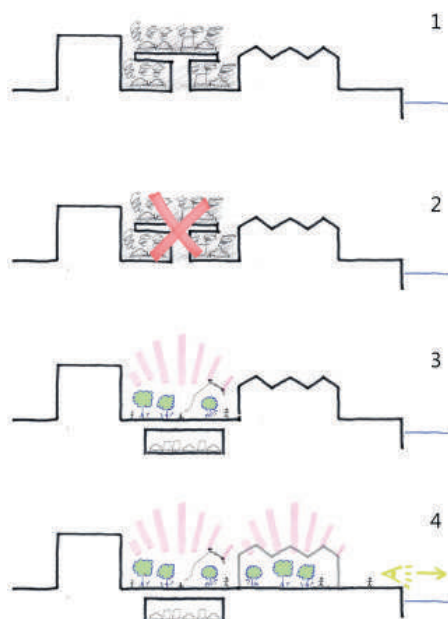


Figura 61. B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura - Diagrama do projeto, viabilizado a partir da demolição de Perimetral

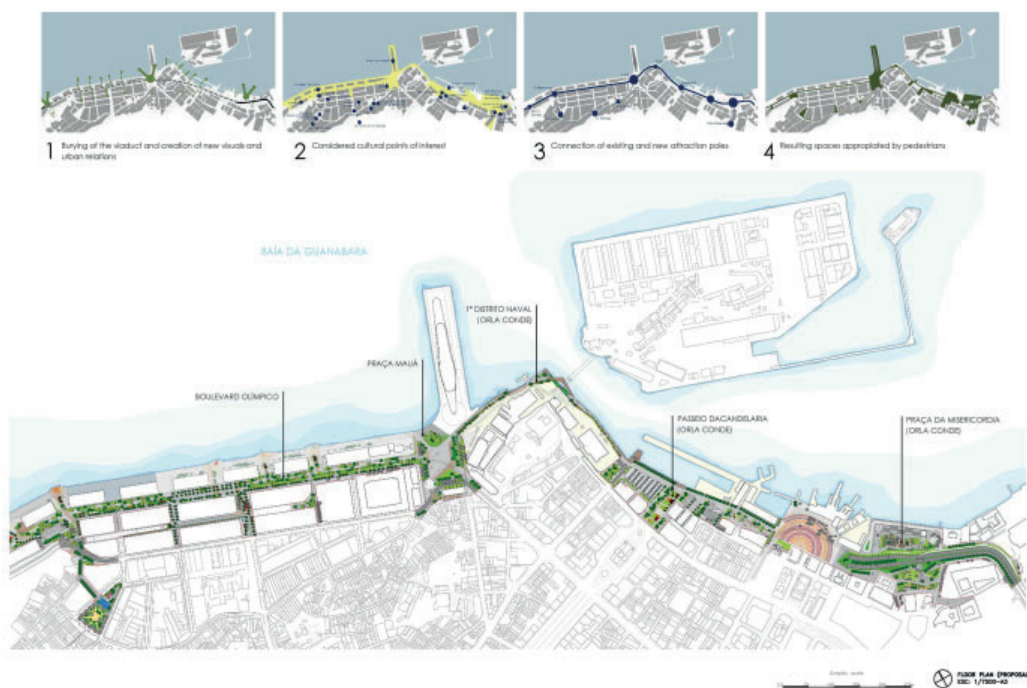


Figura 62. B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura - Planta da Urbanização da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde - Boulevard Olímpico

3.2. Análise dos desafios de planejamento

Os equipamentos culturais e intervenções urbanas concentradas no projeto de renovação e revitalização da Orla Conde se mostram fundamentais para a operação. Segundo o escritório responsável pelo projeto, B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura, *“a Orla Conde estabelece uma mudança de paradigma deixando para trás a cidade que priorizava o carro ao pedestre a partir da demolição do elevado da Perimetral e construção de um grande espaço público voltado para o pedestre”*¹⁴⁹. De fato, quem vai hoje à orla se vê em uma grande praça pública, que se estende por quilômetros e que valoriza o lazer, a cultura e o entretenimento, se mostrando como um grande adicional para a área e cultura do lugar. O sucesso se reflete nos números de visitação, apontados acima, e na promoção de atividades pelo programa Porto Cultural constantes, trazendo uma nova dinâmica para uma área que era então abandonada.

No MAR, o conjunto restaurado e reformado para receber o programa de museu e escola é uma colagem de dois estilos e tempos. A unidade volumétrica entre as duas partes é estabelecida por uma cobertura no último andar que desloca o visitante do prédio modernista, onde começa a visita, para o prédio eclético. A cobertura se tornou o marco do projeto, segundo o arquiteto Jacobsen, desenhada de forma que pudesse ser vista de locais estratégicos do entorno como marco singular para um novo olhar sobre o espaço, referencial e, ao mesmo tempo, poético¹⁵⁰. Segundo Balsini, o que se verifica no MAR é uma fusão e adaptação de um edifício eclético, do qual são preservadas a volumetria e as fachadas, e um edifício moderno, do qual as fachadas são remodeladas para materiais translúcidos. Ambos readequaram seu interior para acomodar, respectivamente, o programa de um museu e de uma escola. Esta fusão se dá pelos elementos contemporâneos que compõe a obra, *“trata-se da cobertura sinuosa que flutua entre os edifícios, sustentada por apoios esbeltos; e de uma espécie de túnel rampeado de interligação entre os blocos, componente aéreo que parece enxertado, e que cruza, em suspensão, o vão central.”*¹⁵¹

¹⁴⁹ Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/806633/urbanizacao-da-orla-prefeito-luiz-paulo-conde-boulevard-olimpico-b-plus-abr-backheuser-e-riera-arquitetura>

¹⁵⁰ BALSINI, André Reis; “Museu de Arte do Rio – MAR: um híbrido na Praça Mauá”; Revista Vitruvius 185.01; outubro de 2015

¹⁵¹ *Ibidem*

3.2. Análise dos desafios de planejamento

O museu do Amanhã, de Santiago Calatrava, se encontra no Píer Mauá e é, portanto, cercado pelas águas da Guanabara, coberto por uma estrutura branca alongada que avança para além do prédio principal em direção à Praça Mauá e à Baía. Segundo o prefeito Eduardo Paes, o museu representa um *“reencontro da cidade com a sua história [...] localizado num lugar fantástico do ponto de vista paisagístico e histórico. É uma mudança de visão que a gente quer para o Rio: uma cidade que deixa de fugir de si mesma e se reencontra com seu passado”*.¹⁵²

O projeto de Calatrava propõe uma nova arquitetura na região que dialogasse com a ideia do amanhã num desenho futurístico, contando com estruturas que formam uma cobertura a parecer uma armadura. Conta ainda com painéis fotovoltaicos móveis que contribuem para a ideia de um edifício vivo e de “última geração” e com o traço característico do arquiteto presente em suas obras internacionais. Sua exposição, no lugar de quadros e esculturas, conta com instalações tecnológicas que permitem ao visitante a interação com o futuro, o “amanhã” que encontramos em seu nome.

Enquanto arquitetura-escultura, o museu se torna ora objeto, ora imagem de desejo; cria-se a ideia de monumentalidade pela associação entre estrutura e implantação. Internamente, além do saguão com uma rosácea contemporânea, o edifício possui formas simples, onde predomina o branco e linhas curvas suaves com iluminação natural.

As formas do Museu passam a ser singulares e marcantes, por isso a facilidade de reconhecer o traço de Calatrava seja no Brasil ou em Lisboa ou Nova York tal qual a facilidade de se reconhecer Gehry em comparação. Investido de uma identidade própria e que em nada se assemelha com os edificadados do seu entorno, o museu do Amanhã ganha um destaque e é posto em foco, associado como um destino turístico e que em muito contribui para a nova imagem da cidade. Inaugurado em dezembro de 2015, em pouco mais de 3 anos, o museu já havia recebi-

¹⁵² PAES, Eduardo; O Globo 02/05/2012; disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/museu-do-amanha-sera-icone-da-revitalizacao-da-zona-portuaria-diz-paes-4790402>

3.2. Análise dos desafios de planejamento

do 3,5 milhões de visitantes¹⁵³, evidenciando seu sucesso.

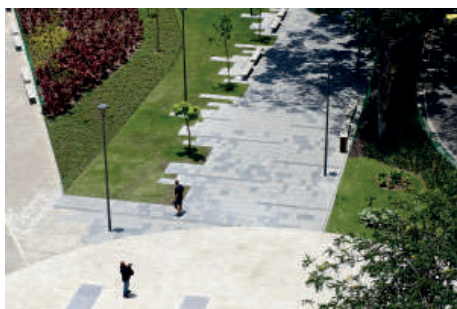
Além das obras e projetos de arquitetura, o Boulevard Olímpico contou também como um elemento de atração e popularização a arte urbana. Ao longo do passeio público, vários grafites e manifestações artísticas estão presentes, mas ao contrário do que se espera da arte urbana, a intervenção foi planejada por parte da prefeitura em parceria com o projeto GaleRio, a criar o Instituto EixoRio. Segundo a página oficial, *“seus projetos têm como proposta mesclar arte e recuperação urbanística, estimulando a reordenação e a conservação urbana, a fim de gerar vitalidade cultural e econômica e melhorar a qualidade de vida dos cariocas”*¹⁵⁴.

O projeto que ganha destaque é o Mural de Etnias do artista Eduardo Kobra, chamado “Todos somos um”, o maior mural de arte urbana do mundo. A obra ocupa quase 3 mil metros quadrados, de 15 metros de altura e 170 de comprimento, e é uma representação dos arcos olímpicos através de figuras de tribos nativas de cada um dos 5 continentes. A obra foi bastante divulgada numa tentativa de atrair mais visitantes para a zona, o que evidencia seu caráter interativo ao invés de participativo do espectador. Num mundo onde cada vez mais as tecnologias de informação e redes sociais representam um influência maior no cotidiano das cidades, tal projeto de grande visibilidade suscita questionamentos sobre sua intenção. A arte urbana tem nas suas raízes de concepção a crítica e a apropriação do espaço, então quando na verdade se trata de uma obra encomendada pela prefeitura para promoção da imagem de uma operação, questiona-se seu valor de uso e contribuição para que não visual e midiático.

¹⁵³ Jornal O Dia; “Museu do Amanhã já recebeu 3,5 milhões de visitantes”; 22/04/2019; Rio de Janeiro; disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/04/5636214-museu-do-amanha-ja-recebeu-3-5-milhoes-de-visitantes.html>

¹⁵⁴ Fonte no site oficial: <http://www.rio.rj.gov.br/web/eixorio>

3.2. Análise dos desafios de planejamento



#63.



#64.



#65.



#66.



#67.



#68.



#69.

Figuras 63 a 69. Projeto de Urbanização da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde - Boulevard Olímpico

3.2. Análise dos desafios de planeamento



#70. MAR



#71. MAR



#72. Museu do Amanhã



#73. Museu do Amanhã



#74. Museu do Amanhã



#75. Mural Etnias



#76. Mural Etnias

Figuras 70 a 76. Bernardes + Jacobsen Arquitetura, MAR/ Santiago Calatrava, Museu do Amanhã / Eduardo Kobra, Mural de Etnias

3.2. Análise dos desafios de planejamento

3.2.4. O PATRIMÔNIO: Área de Proteção de Ambiente Cultural

Como já dito antes, o projeto Porto Maravilha têm como premissa estabelecer um equilíbrio entre a tabula rasa e a valorização das especificidades do território local. Os projetos se enquadram numa perspectiva de renovação e de transformação da área numa extensão do centro de negócios, localizado no bairro do Centro no Rio. A homogeneização se torna então um risco, uma vez que os novos empreendimentos ameaçam tomar conta da área e a descaracterizar totalmente. Numa tentativa de manter um equilíbrio entre este risco e conservação da área, elementos do patrimônio histórico e da memória cultural são incorporados e selecionados em circuitos produtivos e de consumo. O Porto Maravilha, em 2011, por meio de decreto municipal 34.803¹⁵⁵, instituiu o Grupo de Trabalho Curatorial do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, formado por representantes da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP), da Prefeitura Municipal e de movimentos negros, lideranças religiosas e moradores locais. Como resultado, foi criado o Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, uma seleção de seis lugares na região portuária do Rio que estão ligadas à memória da presença africana na cidade.

A proposta visa preservar e valorizar o passado, ainda que se tornem espaços apropriados para o turismo. O roteiro foi incorporado ao Programa Porto Maravilha Cultural, responsável pelo reconhecimento, preservação, valorização e exploração econômica dos patrimônios materiais e imateriais. Para o circuito foram selecionados os seguintes lugares:

(i) o Cais do Valongo/ Cais da Imperatriz, onde desembarcavam os negros trazidos da África para serem vendidos como escravos, reconhecido como patrimônio cultural da cidade do Rio de Janeiro pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) em 2013 e da humanidade pela UNESCO em 2017;

(ii) a Pedra do Sal, local de desembarque do sal no antigo porto de trapiches e onde o samba carioca começou a sua caracterização, tombado como patrimônio estadual pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) em 1987;

¹⁵⁵ Fonte no site oficial: <http://visit.rio/evento/circuito-da-heranca-africana-no-porto/>

3.2. Análise dos desafios de planejamento

(iii) o Jardim Suspenso do Valongo, criado como parte do muro de contenção do morro da Conceição em 1906 durante as obras de modernização do porto, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1938;

(iv) Praça dos Estivadores, ou Largo do Depósito, antigo mercado de negros escravizados, sem tombamento ou registro;

(v) o Cemitério dos Pretos Novos, onde foram encontradas ossadas de negros que chegavam ao Brasil mortos e eram enterrados nas imediações dos trapiches, também sem tombamento ou registro;

(vi) e, por último, o Centro Cultural José Bonifácio, organizado em 1986 como centro de referência cultural atuando na preservação e difusão da memória negra. Ocupa desde sua criação o palacete construído em 1877 para abrigar o primeiro colégio público da América Latina, tombado pela IRPH em 1983.

Cada um dos seis lugares apresenta um tipo de relação com a cidade construída e uma memória, neste caso, com a afirmação da presença e permanência de africanos, bem como seus descendentes e suas práticas nessa região específica do Rio. Existe, portanto, uma sensibilidade histórica presente no circuito que valoriza o passado por meio de políticas de patrimonialização, que se preocupa em atender às demandas de detentores da cultura africana e reconhece os lugares referências na construção da sua identidade. Porém, tratando-se de um roteiro que, por mal ou por bem, se tornou uma atratividade turística, a “disneyficação” dessa memória não deixa de ocorrer. O risco presente é a produção de um espaço público que transforma a memória e o passado em estética cultural.

Segundo Souty, a importância da presença negra na região portuária é bem documentada, *“seja no campo religioso e ritual (os batuques, o jongo, os primeiros terreiros de candomblé carioca), artístico e festivo (os ranchos – cordões carnavalescos e foliões – dos primeiros desfiles de carnaval, o surgimento do samba carioca, a invenção do espetáculo do carnaval moderno), seja no campo do trabalho escravo ou livre (na estiva, na pequena indústria*

3.2. Análise dos desafios de planeamento

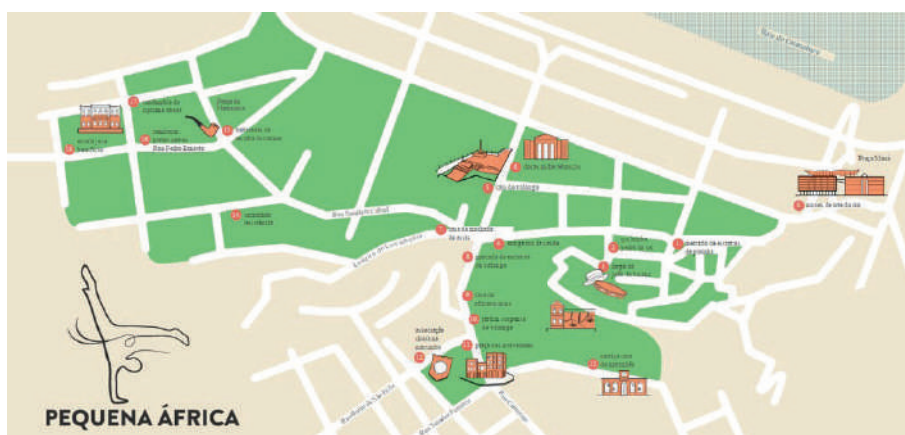


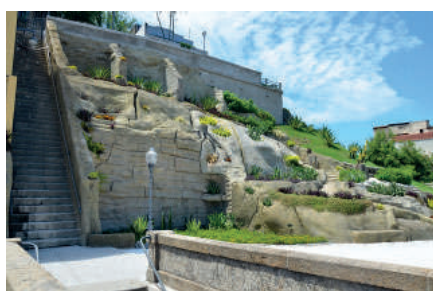
Figura 77. Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana



#78. Cais do Valongo



#79. Pedra do Sal



#80. Jardim Suspenso do Valongo



#81. Praça dos Estivadores



#82. Cemitério dos Pretos Novos



#83. Centro Cultural José Bonifácio

Figuras 78 a 83. (i) a (vi): Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana

3.2. Análise dos desafios de planejamento

e no comercio formal ou informal) e na luta pela defesa dos direitos políticos e profissionais (a capoeira, as revoltas e insurreições populares, os movimentos sindicais)”¹⁵⁶.

O diferencial do passado negro na cidade em sua condição de memória e símbolo de autenticidade se transforma numa forma de espetáculo. A cultura do carnaval, por exemplo, é apropriada nesse sentido no Circuito, com o projeto a buscar “fornecer” a identidade local como produto, associada ao turismo, como é feito na Pedra do Sal. Essas intervenções, de certa forma, transformam a paisagem e memória urbana de acordo com as demandas e características não só locais como globais, uma vez que se trata de uma operação global. Utiliza-se da cultura como forma de atrair investimentos e interesse público, o que não significa que seja uma ação boa ou ruim, mas que se deve ter cuidado e muito critério ao ser imposta.

Num outro aspecto, a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) em que está inserida parte da região portuária em muito diz respeito sobre a conservação da sua paisagem e patrimônio. Ao contrapor as moradias históricas, de baixo gabarito e construções principalmente do século XIX, com novas torres de escritórios e empresas, altera-se a sua paisagem. Por mais que esteja prevista na operação trechos selecionados para revitalização e reabilitação de edifícios históricos e de valor cultural, estas também estão muito associadas à lógica do comércio e ao turismo.

Tanto no Brasil quanto em âmbito internacional, verificam-se historicamente e em diferentes graus embates entre interesses de renovação e de conservação – do novo e do antigo – e conflitos relacionados à conservação do patrimônio em relação ao planejamento urbano. Ao identificarmos o patrimônio cultural como uma construção social, se inicia um debate sobre a atribuição de valores das edificações, espaços públicos e tradições numa região, o que determina decisões de intervenção e gestão do patrimônio.

¹⁵⁶ SOUTY, Jérôme; “*Dinâmicas de Patrimonialização em Contexto de Revitalização e de Globalização Urbana. Notas Sobre a Região Portuária do Rio De Janeiro*”; Revista Memória em rede v. 5, n. 9; 2013; p. 15

3.2. Análise dos desafios de planeamento

Nesta trajetória, enquanto determinados trechos da área central são revitalizados com centros culturais e bens preservados, outros, localizados principalmente mais afastados do centro, sofrem um processo de esvaziamento, degradação e abandono de seus bens culturais.

Segundo Montaner, a tematização das cidades é o resultado da perda de memória crítica¹⁵⁷. Segundo o autor, um dos maiores paradoxos, ambiguidades e dificuldades que a condição pós-moderna apresentou são os processos de eliminação da memória real e a invenção de memórias temáticas e estabelecidas:

*“Trata-se de um processo de substituição contínua que não quer aceitar quaisquer preexistências e que, ao arrasar a cobertura vegetal, as árvores, os edifícios históricos, os espaços públicos tradicionais e as redes sociais, leva consigo os estratos da memória para sempre. Ainda que seja isso o que exigem os grandes operadores imobiliários, financeiros e turísticos, se perdermos a memória, também perderemos o sentido.”*¹⁵⁸

¹⁵⁷ MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida; “*Arquitetura e Política*”; Ed. Gustavo Gili; São Paulo; 2014; p. 159

¹⁵⁸ *Ibidem*; p. 169

3.2. Análise dos desafios de planeamento

3.3. Síntese

3.3. Síntese

Os vazios urbanos nas frentes de água, resultantes da evolução das tecnologias, principalmente do transporte marítimo, e de uma nova lógica de mercado e industrial a partir do liberalismo econômico, tornaram-se em lugares estratégicos e icônicos para a “modernização” das cidades. Os desígnios da competitividade do mercado e oportunidades de investimento privado ou público foram, cada vez mais, influenciando no planeamento urbano. Segundo Portas, a cidade transformou-se num “espaço de fluxos”, alterando a escala e dimensão territorial da sua própria gestão¹⁵⁹.

Neste novo cenário global competitivo, as frentes de água passaram a ser excelentes oportunidades para a divulgação de uma nova imagem urbana, cosmopolita e moderna. Por se tratarem de zonas, em sua maioria, de grande carga histórica e cultural e muito próximas dos centros urbanos, os waterfronts passaram a ser alvo do que Nuno Portas se refere como a reconversão das frentes de água¹⁶⁰. A concentração de investimentos públicos e privados possibilitaram às cidades novas formas de parcerias e planeamento urbano, marcados pela construção de novos cenários arquitetônicos nas suas frentes a partir de grandes elementos centrais de atratividade que as inserissem em cenários internacionalmente reconhecidos.

Os estudos de caso apresentados no primeiro capítulo introduzem um trabalho mais prático, ilustrando-se como alguns modelos para a compreensão do surgimento dessa nova dinâmica das renovações dos waterfronts. A partir dos casos de Baltimore, Londres, Barcelona e Lisboa, confirma-se que se tratam de modelos de gestão urbana. Bourdin utilizou o termo “cidade negociada” para apontar, no novo planeamento urbano, a necessidade de construção de um ideal e de um imaginário da cidade. Tal construção é feita, cada vez mais, com maior complexidade devido às diferentes escalas políticas, econômicas, atores, características espaciais, entre outros, muito diferentes¹⁶¹.

¹⁵⁹ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 22

¹⁶⁰ *Ibidem*.

¹⁶¹ BOURDIN, Alain; “*O Urbanismo Depois da Crise*”; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p. 54

3.3. Síntese

Segundo Harvey, as cidades não podem ser retificadas como agentes ativos, quando são simples coisas¹⁶². Ou seja, segundo o autor, a urbanização deve ser entendida como um conjunto de processos sociais que englobam um complexo de forças mobilizado por diversos agentes sociais.

A intervenção urbana do Porto Maravilha se enquadra nessa condição da cidade negociada, uma vez que se trata de um projeto que busca a criação de uma imagem urbana atraente e, portanto, adaptada para o cenário competitivo global. O empreendedorismo urbano se enreda nessa busca da identidade local e isto foi possível identificar através de uma análise sobre o projeto. Foram identificados quatro principais eixos de atuação que permitiram uma maior compreensão da atuação do projeto no território e suas intenções no âmbito competitivo, são eles: o meio, referente à viabilização do projeto a partir da parceria público-privada; o desenho, referente à intervenção física urbana; a imagem, referente aos projetos emblemáticos que divulgam a operação; e o patrimônio, referente às atuações diante do valor histórico e cultural da zona.

Em relação ao meio, a utilização dos Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACs) e da Parceria Público e Privada se apresentam como uma solução em teoria totalmente eficiente, porém, viu-se na prática que se mostra farsa e incondizente com seu objetivo. Inicialmente, o que foi estabelecido era de que, na segunda fase do projeto, as instituições privadas seriam responsáveis pela execução das obras a partir da compra dos CEPACs, enquanto na fase um os investimentos seriam do poder público. De fato, a fase um foi concluída, porém, uma única empresa comprou todos os CEPACs, a Caixa Federal Econômica, um banco estatal. A compra dos CEPACs pela Caixa, portanto, possibilitou as primeiras obras do Porto Maravilha, porém, esperava-se que nesta altura as vendas dos títulos e terrenos já fosse capaz de cobrir este compromisso como também gerar retorno financeiro para o governo. Atualmente, nem 10% dos títulos foram vendidos, o que demonstra um desinteresse das instituições privadas de investimento na zona e, conseqüentemente, do avanço das obras.

¹⁶² HARVEY, David; *“A Produção Capitalista do Espaço”*; São Paulo; Ed. Annablume; 2005; p.169 -

3.3. Síntese

Ainda assim, o que se confere, como afirma Harvey, é que mesmo diante de um fraco desempenho econômico, esses tipos de projeto parecem “*exercer um fascínio tanto social quanto político*”¹⁶³, o que realmente se confere no Rio de Janeiro pelo número de visitante que a região portuária recebeu desde 2016.

No desenho, a previsão de construções de gabarito de até 50 pavimentos, associadas à implantação do adicional potencial construtivo (CEPACs), edificam um imaginário social positivo, mas que não leva em consideração o contexto existente. A refuncionalização da área mostra o predomínio das áreas comerciais e turísticas, sendo que a única área reservada para Habitação de Interesse Social já é ocupada por população de baixa renda – o morro da Providência. Esse cenário acaba por gerar, entre outros processos, o risco de uma supervalorização do solo e sua consequente explosão imobiliária. Ao se intervir na dinâmica de pequenos comércios locais, moradias simples e população pobre, tal operação deveria ser feita junto de uma profunda análise do seu impacto.

Porém, o que interessa pelos atores do Porto Maravilha é a inserção da área numa posição de destaque e atração de capitais. Além disso, na expectativa de construção de edifícios altos previstos, os quatro morros da zona se encobrem, causando uma alteração na forma, não de apenas um rua ou um bairro, mas da própria cidade, acarretando uma alta intervenção na sua paisagem. Um outro aspecto a ser mencionado é a promoção de uma maior desigualdade de justiça social no processo de segregação residencial, com a operação tendo por consequência o aumento do preço do metro quadrado na localidade, e a população residente, em sua maior menos abastada, não possuindo mais condições de se manter na área.

Na imagem, a monumentalidade nas construções está associada à propaganda e midiaticização da área. O aspecto positivo é o destaque que dá ao Rio de Janeiro no mapa das cidades globais e, claro, a herança de projetos arquitetônicos que, por mais que gerem opiniões diversas, representam obras notáveis e estabelecem uma nova relação da área com a água e infraestruturas de en-

¹⁶³ HARVEY, David; “*A Produção Capitalista do Espaço*”; São Paulo; Ed. Annablume; 2005; p.184

3.3. Síntese

tretenimento, cultural e lazer. O Rio, portanto, aposta na imagem da cidade, traduzida no discurso para a execução do projeto e obras que se valorizam pela sua individualidade e espetacularização. Porém, segundo Zaida Muxi, “*nenhuma proposta fundada na imagem vácuca, na artificialidade e segregação podem constituir cidade, e só constituirão cenografias para um guião prescrito.*”¹⁶⁴

E, portanto, os edifícios icônicos mostram-se na verdade indiferentes ao contexto urbano existente, e a maior parte dos espaços públicos a apenas impor na zona melhorias e requalificações que não representam a diversidade cultural e social da região portuária. Os museus do Amanhã e de Arte são o que melhor exemplificam esse cenário, arquiteturas de um acontecimento¹⁶⁵ e que contribuem para a imagem da operação. São programados para atrair o turismo e investimentos e tirar partido de uma boa exposição midiática, o que não tira o crédito da obra e seu desenho, mas que prioriza, numa estratégia duvidosa, a total confiança dessas obras como elementos capazes de catalisar capitais para o restante da zona.

Por fim, a questão do patrimônio analisa o impacto da operação no campo de sua preservação, sendo reconhecida como uma Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC). No discursos e no plano, o projeto realmente demonstra a importância da preservação dos patrimônios na zona, de muito valor histórico e cultural. Porém, como afirmando antes, o projeto prevê uma intensa mudança da paisagem da área, e o que se concluiu é que esta vontade surge apenas como uma maneira de prover um equilíbrio entre homogeneização e diferenciação espacial. Alguns elementos do patrimônio histórico e da memória são utilizados como produtos atrativos, de caráter turístico e de construção da nova imagem dos bairros e da cidade. As formas locais que existem na região não dialogam com o modelo urbano hegemônico das grandes obras e reformas atuais. Além disso, uma vez em que não há a devida participação dos moradores e agentes locais na proposta urbanística, torna-se uma tarefa difícil, senão impossível, compreender suas concepções sobre o patrimônio, a cultural e o viver do lugar, à parte dos já previstos por legislação.

¹⁶⁴ MUXI, Zaida; “*La Arquitectura de la Ciudad Global*”; Barcelona; Editorial Gustavo Gili; 2004; p.

165

¹⁶⁵ BOURDIN, Alain; “*O Urbanismo Depois da Crise*”; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011

3.3. Síntese

A questão do patrimônio se mostra extremamente complexa, onde diversas narrativas podem entrar em conflito a partir das diferentes interpretações da memória e de sua inserção nos espaços físicos, em construções materiais ou imateriais. O que ocorre na verdade é a simplificação da operação, e o resultado é a apropriação da história e cultura da área em uma discordância entre o desejo da tabula rasa e da preservação. Ao mesmo tempo que a revitalização da zona é necessária, ela já possui por si só uma identidade local muito forte, e a ressignificação dessa identidade por meio de ações que focam no mercado imobiliário e corporações privadas trazem por consequência a perda dessa memória e a homogeneização da área.

As questões apontadas acima estão implícitas no debate do urbanismo carioca atual. Mais uma vez, o desejo de tabula rasa e o de preservação parecem agenciar a reprodução do status quo. E a proposta urbana, neste caso, atua numa espécie de “campo cego”¹⁶⁶, onde as condições gerais são entendidas como dadas e a prática urbana torna-se, aparentemente, destituída de uma profundidade necessária de reflexão. A simplificação extrema do urbano e do território acarreta num projeto raso e vago. As realidades urbanas devem ser questionadas num espectro bastante alargado de disciplinas, que se confundem, sobrepõe, entrelaçam e não conseguem obter respostas ou soluções a partir de um conjunto de conhecimentos já padronizados importados internacionalmente. É o que ocorre no Rio de Janeiro e em diversas outras cidades numa tentativa de resposta do urbanismo diante das crenças do urbanismo liberal, apoiado sobre a competitividade e o sucesso econômico social dos sistemas urbanos. Uma nova organização social torna-se um enigma que deveria repensar e questionar como se constitui hoje uma população urbana e como esta se constituirá no futuro, tentar compreender o que é a coesão social urbana e como que se produz e, sabendo que os atores urbanos são e continuarão múltiplos e diferentes, como organizar essa cooperação.

A iniciativa dos técnicos e profissionais na tomada de decisões acabam favorecendo os interesses privados e corporativos em vez da sociedade em seu conjunto e, especialmente, no lugar daqueles que são mais vulneráveis e ca-

¹⁶⁶ Lefebvre fala sobre os campos cegos referindo-se ao próprio urbanismo, de modo geral, na perspectiva de ausência de crítica e da “naturalização” e “despolitização” da disciplina.

3.3. Síntese

rentes. Desta forma, pode-se afirmar que a nível social a proposta não se mostra bem-sucedida, ainda que em curso, uma vez que na tentativa de criar uma imagem de cidade pujante, resulta-se um modelo urbano de segregação. Para além disso, as tipologias estabelecidas trazem um questionamento fundamental de como uma intervenção desta magnitude apresentou um plano de habitação de interesse social 5 anos após sua apresentação, e que ainda não foi sequer iniciado. À força de imagens e palavras-contentor¹⁶⁷ o projeto se legitima num momento de euforia, mas se desenvolve lentamente enfrentando tanto desafios que estavam, ou poderiam, ser previstos, e outros imprevisíveis. Tendo o projeto do Porto Maravilha início em 2009 e contando ainda com um prazo de construção de 30 anos, o tempo é um fator fundamental para a noção e maior compreensão do projeto.

Ainda assim, as soluções predominantes do individualismo empresarial, sem levar em consideração os efeitos reais sobre a população se mostram desde o início da concepção do plano falhos. A sensibilidade pela diversidade, respeito ao patrimônio e devolução do poder de decisão à sociedade, por sua vez, não estavam presentes no Porto Maravilha. Segundo Montaner, a alternativa se encontra na real democracia direta e participativa que, embora seja uma velha ideia, sua efetivação ativa e real em todas as faces de um processo de planeamento e projeto urbano significa mudar radicalmente o funcionamento atual da sociedade. *“Para que se possa defender e enriquecer culturas da experiência diante da imposição da cultura do espetáculo, é preciso organizar e coordenar as tão diversas críticas e reivindicações dispersas na multidão de ações e pessoas, iniciativas e alternativas, resistências e dissidências”*¹⁶⁸.

Por último, conclui-se que as frentes de água, autênticas “vitrines urbanas”¹⁶⁹, portanto, não devem se limitar à uma reprodução de determinado modelo ou intervenções ocasionais. Fica clara a necessidade e importância da participação da dimensão pública como um dos atores principais para o planeamento e intervenções urbanas. Apesar da urbanização ser entendida

¹⁶⁷ BOURDIN, Alain; *“O Urbanismo Depois da Crise”*; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011; p. 22

¹⁶⁸ MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida; *“Arquitetura e Política”*; Ed. Gustavo Gili; São Paulo; 2014; p.233

¹⁶⁹ PORTAS, Nuno; *“Cidades e Frentes de Água”*; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 107

3.3. Síntese

como um processo global e as reconversões de frentes de água como oportunidades estratégicas para as cidades se inserirem no contexto de competitividade, o urbano não deve ser experienciado como um único modelo. Cada sociedade conta com uma própria complexidade e dinâmicas muito diferentes e, desta forma, não devem partir das mesmas soluções projetuais e elementos de composição.

Segundo Portas, e não o poderia dizer melhor, *“para que a intervenção seja objetiva, significativa e sustentável, construir elementos fortes e suficientemente numerosos (é necessário) para conservar de forma permanente atividades e fluxos constantes. O longo período de duração dos projetos de reconversão, e a sua complexidade institucional e financeira, exigem um suporte social e político amplo e durável aos projetos de requalificação urbana.*

*Daí que, as cidade procurem consensos sociais em torno destes projetos, estreitando as relações entre cidadãos, promotores, autoridades locais e nacionais, fundamentais para o sucesso destas operações, e lancem grandes campanhas mediáticas de imagem de suas cidades geralmente sob o lema “a cidade que ganha”. Os passos atuais dessas operações ultrapassam largamente os anseios iniciais de reconversão, que incidiam essencialmente sobre a transformação físicas das frentes de água, tomando agora dimensões mais ambiciosas e procurando aproveitar o desencadear das intervenções, para ampliar o seu âmbito de ação a todo o centro urbano, ganhando assim formas de regeneração urbana.”*¹⁷⁰

¹⁷⁰ PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998; p. 107

Considerações finais



Considerações Finais

No fim do curso de Arquitectura, apresento este trabalho como resultado das muitas indagações e dúvidas que tive (e ainda terei) em relação ao papel e influência do arquiteto e urbanista na sociedade. Ao compreender as operações desta escala como geradoras de um grande impacto no território urbano, busquei identificar de que forma o arquiteto está presente nesta dinâmica. E mais, num mundo onde a globalização e o empreendedorismo urbano está cada vez mais presente e intensificado, as operações urbanas consorciadas também se apresentarão com mais frequência e, desta forma, como parte principal das novas dinâmicas do urbanismo.

A partir da inserção de muitos e diversos atores da esfera privada no planeamento urbano, me questiono como esta nova dinâmica influencia as cidades atuais e futuras. O empreendedorismo urbano como conhecemos hoje se propaga a partir dos anos thatcher, e aqueles que historicamente eram os responsáveis pela projeção dos desenvolvimento das cidades passaram a ficar à margem das decisões e processos de planeamento pela inaptidão de acompanhar as mudanças socioeconômicas e políticas, estas demandando respostas cada vez mais ágeis e instantâneas. Apesar de não haver nenhum tipo de precedente desta escala de empreendedorismo urbano, este tipo de ‘parceria’ entre Estado e entidades privadas não é novidade. O urbanismo do Rio de Janeiro até as obras de Pereira Passos no início do século XX era marcado por iniciativas que partiam exclusivamente da esfera privada, limitando-se o Estado a regulá-las. As obras de aterro do porto inclusive foram feitas através de empréstimos ingleses para o governo, tal como uma ppp.

No centro deste tipo de operação estão os equipamentos culturais, apresentados muitas vezes como o ápice da intervenção, e estruturadores das políticas culturais que, muitas vezes, assumem um papel decisivo. A construção do museu do Amanhã no Rio de Janeiro foi exemplo claro no trabalho do impacto e, também, sucesso que estas obras conferem para a imagem das intervenções. Mesmo diante de uma crise econômica, do fiasco da venda de CEPACs para instituições privadas, falta de um planeamento de habitações e muitos outros aspectos negativos no Porto Maravilha, o MAR e, principalmente, o Museu do Amanhã recebem inúmeros visitantes todos os anos desde suas inau-

-gurações. Os equipamentos culturais apresentam contribuições especiais nas requalificações urbanas, que não só dizem respeito à imagem da operação ou da obra notável de arquitetura, quase sempre por um star architect, mas também como catalisadores que podem vir a ser decisivos para a regeneração urbana do seu entorno. Ainda é muito cedo para fazer esta afirmação no caso do Rio de Janeiro, mas existem outros claros exemplos que tiveram este efeitos em outras cidades, como Bilbao.

A análise destas operações por categorização se torna conveniente para um melhor entendimento da mesma, mas não ilustra sua real complexidade e volatilidade. As reconversões urbanas de frente de água não podem ser medidas exclusivamente por padrões econômicos, imobiliários ou até arquitetônicos. Atuam em várias, senão todas, camadas de um território e da sociedade. São operações extremas que concernem são somente a um sítio específico, mas também o próprio sentido do urbanismo. Não partem exclusivamente do redesenho do espaço urbano ou da construção de um projeto específico, mas sim de uma negociação entre os atores que suscitam novos desafios. Os impactos podem ser vistos tanto a nível local e direto quanto em nível nacional ou até mesmo internacional. Neste sentido, sua concepção também não pode ser feita de forma tão simplista ou copiada a partir de um modelo de sucesso, mas sim levando em consideração as desigualdades do território. O senso crítico é dessa forma indispensável para o urbanismo e arquitetura, como ferramentas de mudança e mediação que represente diferentes interesses, necessidades e aspirações das sociedades.

Porém, o que fica mais claro a partir destas requalificações urbanas recentes são os contrastes e polarizações das sociedades a nível mundial. O Rio de Janeiro é exemplo claro: uma cidade que possui muito contrastes e é mundialmente conhecida por eles pelas imagens das favelas versus os condomínios cercados da Barra da Tijuca. Na própria zona portuária do Rio de Janeiro estão presentes favelas que, apesar de mencionadas pela Operação, não tiveram qualquer tipo de intervenção no âmbito de urbanização ou novas arquiteturas. O que se consta é a opção por realizar as intervenções ‘apontadas’ como necessárias pelo individualismo empresarial no lugar das intervenções em cenários claramente mais críticos e urgentes.

Considerações Finais

Diante dessa desigualdade e diversidade social, a questão chave para a arquitetura e o urbanismo se torna uma questão participativa, de maneira que se proporcione oportunidades e dispositivos em direção à igualdade e ao reconhecimento da diversidade, numa sustentabilidade de vertente social. O caminho já está a ser traçado de certa forma pela cultura contemporânea, com políticas de moradias populares, de espaços e transportes públicos, áreas verdes, uma maior preocupação diante de questões ambientais e sociais como os impactos no meio ambiente e o feminismo, por exemplo. Para tal, primeiramente é preciso aceitar tal diversidade e complexidade, e ao mesmo tempo garantir o direito à igualdade para todos. Principalmente no Brasil, uma pós-colônia que conta com uma grande diversidade cultural e influências externas, é necessário que todos consigam exprimir suas identidades. Isto tudo, claro, traz fortes consequências no modo de pensar e agir sobre as cidades. O conceito da cidade, porém, não é obsoleto e não é necessário reinventá-lo para as condições urbanas contemporâneas, é ideológico e a retomada da periodização familiar do processo urbano em um contexto diferente, tem como objetivo lançar luz sobre uma importante atuação atual de produção social e experiência do urbano.

O urbanismo do futuro, assim, deverá estar em muito relacionado com a flexibilidade e multiplicidade de ofertas, ainda que vinculado com o planejamento estratégico e a competitividade como seus alicerces. Diante das evoluções cada vez mais rápidas dos sistemas sócio técnicos, das necessidades, das formas de pensar e agir, dos vínculos sociais, da mudança da natureza e de escala dos desafios coletivos, dá-se lugar, progressivamente, a um novo urbanismo. Aos poucos o urbanismo neoliberal se libera das regras e padrões ditados na década de 1990, resta desenvolver novas possibilidades e variações do modo de projetar e atuar no território. As categorias que antes estavam contidas na própria concepção das cidades devem assim ser revisitadas para questionamento e atualização diante de um aumento da velocidade de deslocamento dos bens, informações e pessoas, alterando profundamente as noções de distância, continuidade, densidade e diversidade. Essas novas necessidades cada vez mais variadas e individuais tornam o urbano um significante flutuante, desprovido de parâmetros claros, de coesão morfológica ou fixação cartográfica que o definam, é usado para fazer referência à uma gama de condições socioespaciais con-

Considerações finais

temporânea, processos, transformações, trajetórias e potenciais. Tal informação não pode ser entendida de forma adequada através de conceitos tradicionais de urbanidade, metropolitanismo ou binarismos urbanos/rurais que pressupõem a separação de grupos coerentes de assentamentos tipos.

Bibliografia
Lista de Imagens

Bibliografia

ASCHER, François: “*Os novos princípios do urbanismo*”; tradução e apresentação Nadia Somekh; São Paulo; Ed. Romano Guerra; 2010.

BAUMAN, Zygmunt; “*Tempos Líquidos*”; tradução Carlos Alberto Medeiros; Rio de Janeiro; Ed. Jorge Zahar; 2007.

BOO, Isabel Lopez; “*Actuaciones urbanas en bordes marítimos: jornadas realizadas del 26 al 27 Octubre de 1990*”; La Coruña; Ed. C.O.A.G.; 1993.

BOURDIN, Alain; “*O Urbanismo Depois da Crise*”; Lisboa; Ed. Livros Horizonte; 2011.

CARDOSO, Elizabeth Dezouzat; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mario; PECHMAN, Roberto Moses; “*História dos Bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Rio de Janeiro*”; João Fortes Engenharia Index; 1987.

CORBUSIER, Le, “*Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*”; Ed. Cosac & Naify; 2004.

COSTA, Lúcio; “*Lúcio Costa: o registro de uma vivência*”; São Paulo; Empresa das Artes; 1995.

FERREIRA, Tatiana de Souza; “*O empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro: o Porto Maravilha e a consolidação da gestão estratégica*”; Rio de Janeiro; tese de Mestrado UFRJ; 2013.

HARVEY, David; “*A produção capitalista do espaço*”; tradução Carlos Szlak; São Paulo; Ed. Annablume; 2005.

HARVEY, David: “*Condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*”; tradução Adail Ubirajara Sobra e Maria Stela Gonçalves; São Paulo; Ed. Edições Loyola; 1992.

HOYLE, Brian; “*Cityports, coastal zones and regional change: international perspectives on planning and management*”; Chichester; Ed. John Wiley & Sons; 1996.

Bibliografia

INNERARITY, Daniel; “*A política em tempos de Indignação: A frustração popular e os riscos para a democracia*”; Rio de Janeiro; Ed. LeYa; 2017.

LEONÍDIO, Otávio; “*Espaço de risco*”; Rio de Janeiro; Ed. Romano Guerra; 2016.

LESSA, Carlos; “*Autoestima e Desenvolvimento Social*”; Rio de Janeiro; Ed. Garamond; 2000.

LESSA, Carlos; “*O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca da auto-estima*”; Rio de Janeiro; Ed. Record; 2001.

LIMA, Antônio Pedro Pereira; “*Vantagens da Versatilidade Funcional dos Edifícios na Regeneração Urbana*”; tese de Mestrado na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto; Porto; 2007/2008.

MAGALHÃES, Sérgio; “*A Cidade na Incerteza: Ruptura e Contigüidade em Urbanismo*”; Rio de Janeiro; Viana & Mosley; Ed. PROURB; 2007.

MEYER, Han; “*City and Port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*”; tradução D’Laine Camp and Donna de Vries-Hermansader; Utreque; Ed. In-ternational Books; 1999.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida; “*Arquitetura e Política*”; tradução Frederico Bonaldo; Ed. Gustavo Gili; São Paulo; 2014.

MONTEIRO, Poliana; COSENTINO, Renato; “*Projeto, orçamento e (des)legados olímpicos*”; Rio de Janeiro; Ed. Fundação Heinrich Böll; 2017.

MOREIRA, Clarissa; “*A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro*”; Rio de Janeiro; Ed. Unesp; 2004.

MUMFORD, Lewis; “*The City in history: its origins, its transformations, and its propects*”; Nova York; Ed. MJF Books; 1989.

Bibliografia

- MUXI, Zaida; “*La Arquitectura de la Ciudad Global*”; Barcelona; Editorial Gustavo Gili; 2004.
- NEWMAN, Peter; THORNLEY, Andy; “*Urban planning in Europe: international competition, national systems and planning projects*”; Londres; Ed. Routledge, Taylor & Francis Group; 2002.
- PINTO, André Luiz; “*Desígnios da certeza num Rio de incertezas: discurso e prática no urbanismo carioca pós Brasília*”; Porto; tese de Doutorado FAUP; 2015.
- PINTO, Juliana Lopes; “*O “Porto Maravilha”: antigas repetições e novos desafios na “revitalização” da zona portuária do Rio de Janeiro*”; UFRJ; 2012.
- PORTAS, Nuno; “*Cidades e Frentes de Água*”; Porto; FAUP Publicações; 1998.
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João; “*Políticas Urbanas II: transformações, regulação e projectos*”; Lisboa; Ed. Fundação Calouste Gulbenkian; 2011.
- SÁNCHEZ, Fernanda; “*Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing*”; Curitiba; Editora Palavra; 1997.
- SANTOS, Milton; “*A Urbanização Brasileira*”; São Paulo; Ed. de Humanismo, Ciência e Tecnologia; 1993.
- SECCHI, Bernardo; “*Primeira lição de urbanismo*”; tradução Marisa Barda Sales e Pedro M. R.; São Paulo; Ed. Perspectiva; 2006.
- TAVARES, André; “*Novela Bufa do Ufanismo em Concreto*”; Porto; Ed. Dafne; 2009.

Bibliografia

Artigos e Links

BALSINI, André Reis; “*Museu de Arte do Rio – MAR: um híbrido na Praça Mauá*”; Revista Vitruvius 185.01; outubro de 2015.

Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.185/5771>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA; Divisão de Planeamento Territorial; “*Plano de pormenor 3 – zona sul, avenida do marechal gomes da costa | alteração*”; abril de 2017.

Disponível em: <https://www.amlisboa.pt/documentos/1500570835N7cSW7bv6J-t31XV1.pdf>

CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro; *Estudo de Impacto de Vizinhança do Porto Maravilha* (EIV); Rio de Janeiro; Instituto Pereira Passos; 2009.

Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/atualizacao-eiv-e-de-trafego/apresentacao.pdf>

CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro; “*Operação Urbana Porto Maravilha: Reurbanização e Desenvolvimento Socioeconômico*”; Prefeitura do Rio de Janeiro; São Paulo; 2013.

Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/upload/cupula/apresentacao.pdf>

COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro; “*A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*”; Lisboa; Ed. CEFA (Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura) + CIAUD (Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design); 2006.

Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1784>

CRUZ, Maria Cecília Velasco; “*O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*”; Rio de Janeiro; Revista do Departamento de História da UFF, nº 8; 1999

Disponível em: http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf

Bibliografia

DOCAS DO RIO, autoridade portuária; “*Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário: porto do Rio de Janeiro*”; Rio de Janeiro; 2016.

Disponível em: http://infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz35.pdf

DOMINGUES, Álvaro; “*A Cidade-Providência*”; Porto; Ed. Universidade do Porto. Faculdade de Letras; 2003.

Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/13754/2/artigo8481000072024.pdf>

FERNANDES, Nelson da Nóbrega; “*Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI)*”; Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales; 1999-2008; Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica; Universidad de Barcelona; 2008.

Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/144.htm>

FIGUEIRA, Jorge; “*A Expo98 de Lisboa: projeto e legado*”; Revista ARQTEXTOS 16; Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Disponível em: https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revisita_16/07_JF.pdf

GIANNELLA, Leticia de Carvalho; “*A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha*”; Revista Brasileira de Geografia Econômica ano II nº 3; 2013.

Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>

GRUNOW, Evelise; “*Com museus, concurso e investimentos bilionários, a arquitetura deve redesenhar a zona portuária carioca até as Olimpíadas de 2016*”; Revista Projeto Design v.366; 2010.

Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br/projetodesign-assinantes/artigos/rio-de-janeiro-para-o-limpiadas-2016-27-10-2010>

KEIL, Roger; “*The urban politics of roll-with-it neoliberalization*”; Londres; Artigo na Revista City, vol. 13, nºs 2-3; Ed. Routledge; 2009.

Disponível em: https://www.academia.edu/19255534/The_urban_politics_of_rollwith-it_neoliberalization

Bibliografia

MELO, Erick Silva Omeno de; GAFFNEY, Christopher; “*Mega-eventos esportivos no Brasil: uma perspectiva sobre futuras transformações e conflitos urbanos*”; Rio de Janeiro; 2013.

Disponível em: https://www.academia.edu/648607/Mega-eventos_esportivos_para_quem

MELLO, Flávia Barroso de; “*Reforma urbana do Porto Maravilha: memória e identidade nas narrativas para a construção da “marca Rio”*”; Curitiba; Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação; 2017

Disponível em: <http://portalintercom.org.br/anais/nacional2017/resumos/R12-2857-1.pdf>

MOLINA, Fabio Silveira; “*A produção da “Paris dos Trópicos” e os megaeventos no Rio de Janeiro no início do século XX*”; Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia; vol. 51 nº 102; 2016.

Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/3816>

MOREIRA, Clarissa; RIVERA, Pedro; “*Quem tem medo de Jean Nouvel? O Guggenheim no Rio de Janeiro*”; Revista Vitruvius 028.02; Rio de Janeiro; 2002.

Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.028/2050>

NASCIMENTO, Bruno Pereira do; “*Gentrificação na zona portuária do rio de janeiro: deslocamentos habitacionais e hiper precificação da terra urbana*”; Rio de Janeiro; Universidade Federal do Rio de Janeiro; Caderno Prudentino de Geografia; 2019.

Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/5716>

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES; WERNECK, Mariana da Gama e Silva; NOVAES, Patrícia Ramos; JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; “*A estagnação da dinâmica imobiliária e a crise da operação urbana do Porto Maravilha*”; dezembro de 2018

Disponível em: http://observatoriodasmetropoles.net.br/download/informe_criseportomaravilha_2018.pdf

Bibliografia

PIO, Leopoldo Guilherme; “*Cidade e Patrimônio nos Projetos Corredor Cultural e Porto Maravilha*”; Revista Húmus nº 10; 2014.

Disponível em: <http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/revistahumus/article/view/2360>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; Apresentação do “*Plano de Legado Urbano e Ambiental Olimpíadas Rio 2016*”; Rio de Janeiro; Secretaria Municipal de Urbanismo; janeiro de 2010

Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?article-id=138922>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Apresentação Projeto Porto Maravilha*”; 2009.

Disponível em: http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud_public_porto_maravilha.pdf

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Decreto nº 7.351*”; Rio de Janeiro; Decreto Oficial Rio, nº 210; 14 de janeiro de 1988.

Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4354515/4107421/centro_dec_7351_88_sagas.pdf

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Diagnóstico para o Plano de Habitação de Interesse Social | PHIS do Porto do Rio*”; Rio de Janeiro; Prefeitura e Instituto Pereira Passos; abril de 2016.

Disponível em: https://portomaravilha.com.br/conteudo/outros/Diagnostico_PHIS%20Porto%20rev%20abr2016.pdf

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Guia das APACs. SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo). Entorno do Mosteiro de São Bento n.01*”; Rio de Janeiro; Instituto Rio Patrimônio da Humanidade; 2012.

Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4172403/guia01.compressed.pdf>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Lei Complementar nº 16*”; Rio de Janeiro; Poder Executivo; 4 de junho de 1992

Disponível em: http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/758414dfee085d-47032577220075c7e4?OpenDocument#_Section2

Bibliografia

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Lei Complementar nº 111*”; Rio de Janeiro; Poder Executivo; 1 de fevereiro de 2011

Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076d-f48?OpenDocument>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Lei Complementar 101/2009*”; Poder Executivo; 23 de novembro de 2009

Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25e-dae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdbe3d8032577220075c7d5?OpenDocument>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Operação Urbana Porto Maravilha*”; 2018

Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/portomaravilha/2018_livreto_geral.pdf?t=1532373289

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro: Rio Sempre Rio*”; Rio de Janeiro; Prefeitura Municipal/ Imprensa da Cidade; 1996.

Disponível em: <http://memoriadasolimpiadas.rj.gov.br/jspui/bitstream/123456789/687/1/IU104%20-%20Plano%20Estrat%C3%A9gico%20Rio%20Sempre%20Rio%201996.pdf>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio 2020: mais solidário e mais humano*”; 2009;

Disponível em: http://prefeitura.rio/c/document_library/get_file?uuid=028b-1762-7931-47dc-b191-ef2f5825537f&groupId=7108891

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO; “*Plano de Habitação de Interesse Social | PHIS - Porto*”; Rio de Janeiro

Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5333332/4155149/48PlanoHISPortoCDURP022016.pdf>

Bibliografia

SANCHÉZ, Fernanda. BROUDEHOX, Anne-Marie; “*Mega-events and urban regeneration in Rio de Janeiro: planning in a state of emergency*” Artigo no International Journal of Urban Sustainable Development, vol.5, nº2, p. 132-153; 2013.

Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/19463138.2013.8394>

SANTOS, Julio Cesar Ferreira; “*Políticas espaciais de requalificação urbana na área central do rio de janeiro: nova estética da desintegração local e espetáculo da projeção global*”; Scripta Nova; Revista electrónica de geografía y ciencias sociales vol. ix, n. 194; 2005

Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-43.htm>

SANTOS, Maria Helena Carmo; BENEVIDES, Ricardo; “*Porto Maravilha: uma proposta de reinvenção do centro do Rio pela ótica da requalificação do espaço urbano*”; Rio de Janeiro; Universidade Estadual do Rio de Janeiro; Revista Eptic Online vol.16 n.1 p.105-119; 2014.

Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/epitic/article/view/1864/0>

SARUE, Betina; “*Os capitais urbanos do Porto Maravilha*”; São Paulo; Artigo na Revista Novos Estudos CEBRAP, vol.35, nº2; 2016.

Disponível em: <http://dx.doi.org/10.25091/s0101-3300201600020005>

SCHWAMBACH, Karin Fernanda; “*Mega-events in Rio de Janeiro and Their Influence on the City Planning*”; 15th International Planning History Conference; 2011.

Disponível em: <http://www.usp.br/fau/iphs/abstractsAndPapersFiles/Sessions/20/>

SMITH, Sam; “*Mega-Events and the Neoliberal Production of Space in Rio de Janeiro*”; Artigo no Journal Inquiries Journal/Student Pulse, vol. 8, nº 03; 2016.

Disponível em: <http://www.inquiriesjournal.com/a?id=1381>

SOARES, Adriano Santos; “*A paisagem como objeto de políticas públicas – o caso das favelas cariocas*”; Rio de Janeiro; Revista Geonorte, edição especial 3, v.7, n.1; UFRJ; 2013; p. 21

Disponível em: <http://www.periodicos.ufam.edu.br/revista-geonorte/issue/view/111>

Bibliografia

SOUTY, Jérôme; “*Dinâmica de patrimonialização em contexto de revitalização e de globalização urbana. Notas sobre a região portuária do Rio de Janeiro.*”; Revista Memória em Rede; Pelotas; v.3 nº9; 2013;

Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Memoria/article/view/9451>

SANCHEZ, Fernanda; referido por VASQUES, Amanda Ramalho; “*O processo de formação e refuncionalização de brownfields nas cidades pós-industriais: o caso do Brasil*”; Universidade de São Paulo; 2006.

Disponível em: http://age.ieg.csic.es/geconomica/IIJornadasGGESalamanca/Amanda_Vasques.pdf

WACHSMUTH, David; “*City as Ideology: Reconciling the Explosion of the City Form with the Tenacity of the City Concept*”; Artigo e Environment and Planning D Society and Space vol.32, nº1, p. 75-90; 2014.

Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/275321247_City_as_Ideology_Reconci-ling_the_Explosion_of_the_City_Form_with_the_Tenacity_of_the_City_Concept

WERNECK, Mariana; “*Habitação Social do Porto Maravilha: cadê?*”; Observatório das Metrôpoles; Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia; maio de 2017

Disponível em: <http://observatoriodasmetrolopes.net.br/wp/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>

WERNECK, Mariana da Gama e Silva; “*Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro*”; Revista XVII Enanpur; São Paulo; 2017.

Disponível em: http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%203/ST%203.6/ST%203.6-01.pdf

WERNECK, Mariana; “*Os infames termos aditivos e o mico do Porto Maravilha*”; Observatório das Metrôpoles; Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia; março de 2007

Disponível em: <http://observatoriodasmetrolopes.net.br/wp/falacia-do-porto-maravilha-ppps-cepacs-e-o-onus-para-o-poder-publico/>

Lista de imagens

Capítulo 1.

- Figura 1. *Camilo Sitte, City Building According to Artistic Principles, 1889.*
Disponível em: <https://blogs.ethz.ch/prespecific/2013/09/18/camillo-sitte-city-planning-according-to-artistic-principles/>
- Figura 2. *Georges-Eugène Haussmann, Plano de Paris, 1851 - 1870.*
Disponível em: <https://histarq.wordpress.com/2012/10/09/aula-13-urbanismo-i-a-cidade-jardim-2/>
- Figura 3. *Le Corbusier, Ville Radieuse, 1924.*
Disponível em: <https://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier>
- Figura 4. *Ildefonso Cerdà, Plano de Barcelona, 1859.*
Disponível em: <https://www.caupe.gov.br/5347/>
- Figura 5. *Robert Venturi e Denise Scott Brown, 1972.*
Disponível em: <https://de.phaidon.com/agenda/architecture/articles/2018/september/20/robert-venturi-dies-aged-93/>
- Figura 6. *Frank Gehry, Museu Guggenheim de Bilbao, 1997.*
Disponível em: <https://www.guggenheim-bilbao.eus/en/the-building>
- Figura 7. *Plano de Inner Harbour, década de 1980.*
Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Major-elements-of-the-Inner-Harbor-Plan-1980s-version-with-existing-and-projected_fig2_323785844
- Figura 8. *Inner Harbour, Baltimore.*
Disponível em: <https://www.visiteosusa.com.br/destination/baltimoref>
- Figura 9. *SOM, Plano de Canary Wharf, 1993.*
Disponível em: https://www.som.com/projects/canary_wharf_master_plan
- Figura 10. *Isle of Dogs, Londres.*
Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/wp-content/uploads/2017/10/London-Docklands-2.jpg>

Lista de imagens

Figuras 11 e 12. *Plano para o waterfront de Barcelona.
Corte em perspectiva Moll de la Fusta.*

Disponível em: <http://www.except.nl/overig/yale/sem2/urban/analysis-sm.pdf>

Figura 13. *Moll de la Fusta, Barcelona.*

Disponível em: https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/urban-planning-and-infrastructures/green-light-to-revamp-the-balconada-del-moll-de-la-fusta_804678.html

Figura 14. *Plano Expo98, 1994 - 1998.*

Disponível em: https://www.risco.org/projects/expo98_20

Figura 15. *Santiago Calatrava, Gare do Oriente.*

Disponível em: <https://24.sapo.pt/atualidade/artigos/mala-abandonada-obriga-ao-encerramento-da-gare-do-orient>

Figuras 16 e 17. *Expo'98.*

Disponível em: https://www.risco.org/projects/expo98_20

Capítulo 2.

Figuras 18 e 19. *Planta topográfica do Rio de Janeiro em 1567.
Morro do Castelo em 1780.*

Disponível em: <https://www.if.ufrj.br/~coelho/Rio/Rio.htm>

Figura 20. *Jacques Arago, Mapa do Rio de Janeiro, 1820.*

Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Mapa_da_cidade_do_Rio_de_Janeiro.jpg

Figura 21. *Emilio Bauch, Grande Panorama do Rio de Janeiro, 1873.*

Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-do-quadro-grande-panorama-do-rio-de-janeiro/>

Figura 22. *Marc Ferrez, o porto do Rio de Janeiro, 1895.*

Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/1885>

Figura 23. *Marc Ferrez, vista do Morro do Castelo, 1895.*

Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/1868>

Lista de imagens

Figura 24. *Trecho do Jornal do Século de 1903.*

Disponível em: <https://www.conscienciatranquila.com/single-post/2014/05/05/HIST%C3%93RIAS-DA-PEQUENA-%C3%81FRICA-A-Reforma-Urbana-de-Pereira-Passos>

Figura 25. *Augusto Malta, desmante do Morro do Castelo, 1922.*

Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/4668>

Figuras 26 e 27. *Saúde, Gamboa e Santo Cristo no final do século XIX*

Saúde, Gamboa e Santo Cristo no início do século XX.

Disponível em: CARDOSO, Elizabeth Dezouzat; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mario; PECHMAN, Roberto Moses. “*História dos Bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo*”; Rio de Janeiro; João Fortes Engenharia Index; 1987.

Figura 28. *Construção da Avenida Presidente Vargas.*

Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/74872412534642164/?lp=true>

Figura 29. *Elevado da Perimetral.*

Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5219>

Figuras 30 e 31. *Croquis de Lúcio Costa para a Barra da Tijuca, 1960.*

Disponível em: <https://teturaarqui.wordpress.com/2010/02/26/plano-piloto-para-a-urbanizacao-da-baixada-compreendida-entre-a-barra-da-tijuca-o-pontal-de-sernambetiba-e-jacarepagualucio-costa/>

Figura 32. *Foto aérea da Barra da Tijuca, 2019.*

Material desenvolvido pela autora através de foto satélite disponível em “Google Earth”

Figura 33. *Marcela Moreira Dorea, Mapa de Proteção do*

Patrimônio Cultural vigente.

Disponível em: SAMPAIO, Andréa da Rosa; “*Um olhar sobre a história do urbanismo da Área Central do Rio de Janeiro: entre a renovação e a conservação*”; Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, n.10, 2016, p.193-212; p. 198.

Figura 34. *Mapa de localização e infraestruturas do porto do Rio.*

Material desenvolvido pela autora.

Lista de imagens

- Figuras 35 e 36. *Arquitetos Demetre Anastassakis e Cláudia Mello, Moradas da Saúde, 1996.*
Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/20.143/7440>
- Figura 37. *Jean Nouvel, Guggenheim Pier Mauá, 2001.*
Disponível em: <https://www.arcoweb.com.br/projetodesign/especiais/guggenheim-rio-de-janeiro-01-02-2003>
- Figura 38. *Jean Nouvel, Guggenheim Pier Mauá, 2001.*
Disponível em: <https://www.theartnewspaper.com/gallery/six-global-guggenheim-museums-that-never-happened>
- Figura 39. *Projeto para o porto do Rio na década de 1980.*
Disponível em: MOREIRA, Clarissa; “A cidade contemporânea entre a tabularasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro”; Rio de Janeiro; Ed. Unesp; 2004.; p. 98
- Figura 40 e 41. *Esquemas do projeto O Porto do Rio no século XXI.*
Disponível em: *ibidem*; p. 107 e 110
- Figuras 42. *João Pedro Backeuser, proposta vencedora do Concurso Porto Olímpico, 2011.*
Disponível em: <https://concursosdeprojeto.org/2011/07/03/porto-olimpico-rj-01/>
- Figura 43. *Estadão de São Paulo, “A nova paisagem do Rio”.*
Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/esportes/olimpiadas-2016-obras/#obras>

Capítulo 3.

- Figura 44. *Mapa da Setorização do Porto Maravilha.*
Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/portomaravilha/2018_livreto_geral.pdf?t=1532373289
- Figuras 45 a 47. *Mapas do Porto Maravilha.*
Material desenvolvido pela autora.
- Figuras 48 a 50. *Fotografias do Porto Maravilha.*
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/riotur/albums>

Lista de imagens

Figuras 51 e 52. *Esquema de modelagem institucional-financeira.*
Esquema de cobrança de outorga via CEPAC.
Material desenvolvido pela autora.

Figuras 53 e 54. *Mapas do Porto Maravilha.*
Material desenvolvido pela autora.

Figura 55. *Simulação dos empreendimentos.*
Disponível em: <http://geografes.blogspot.com/2012/09/gentrificacao-hein.html>

Figura 56. *Aflafo Gasperini, Trump Towers, 2013.*
Disponível em: <https://www.archdaily.com/317905/trump-towers-proposal-aflafo-gasperini-arquitetos>

Figura 57. *Foster + Partners, AQWA Corporate, 2017.*
Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/897569/aqwa-corporate-foster-plus-partners>

Figura 58. *Mapa do Porto Maravilha.*
Material desenvolvido pela autora.

Figura 59. *Fotografia Nabil Bonduki, Arquiteto Firmino Saldanha.*
Conjunto Residencial dos Marítimos, 1950.
Disponível em: <http://editoraunesp.com.br/blog/na-midia-22-06-2015-13-52>

Figura 60. *Mapa do Porto Maravilha.*
Material desenvolvido pela autora.

Figuras 61 a 69. *B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura, Urbanização da*
Orla Prefeito Luiz Paulo Conde - Boulevard Olímpico.
Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/806633/urbanizacao-da-orla-prefeito-luiz-paulo-conde-boulevard-olimpico-b-plus-abr-backheuser-e-riera-arquitetura>

Figuras 70 a 76. *Bernardes + Jacobsen Arquitetura,*
MAR/ Santiago Calatrava, Museu do Amanhã /
Eduardo Kobra, Mural de Etnias.
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/riotur/albums>

Lista de imagens

- Figura 77. *Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana.*
Disponível em: <https://janelasabertas.com/2017/04/19/pequena-africa-rio-de-janeiro/>
- Figura 78 a 80. *Cais do Valongo, Pedra do Sal e Jardim Suspenso do Valongo*
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/riotur/albums>
- Figura 81. *Praça dos Estivadores*
Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Pra%C3%A7a_dos_Estivadores#/media/Ficheiro:Largo_do_Dep%C3%B3sito.jpg
- Figura 82. *Cemitério dos Pretos Novos*
Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Cemit%C3%A9rio_dos_Pretos_Novos#/media/Ficheiro:Cemit%C3%A9rio_dos_Pretos_Novos_01.jpg
- Figura 83. *Centro Cultural José Bonifácio*
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/leonardomartins/14460542579/sizes/l>
- Capas dos Capítulos.
- Introdução. *Instituto dos Arquitetos do Brasil, Croqui Rio de Janeiro*
Disponível em: <https://caupr.org.br/?p=15680>
- Capítulo 1. *Docklands de Londres, 1982.*
Disponível em: <https://alondoninheritance.com/london-history/london-docklands-a-1976-strategic-plan/>
- Capítulo 2. *Elevado da Perimetral, sem data .*
Disponível em: <https://www.pinterest.es/pin/737183032732651268/>
- Capítulo 3. *Museu do Amanhã, Porto Maravilha, 2016.*
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/riotur/26980676882/in/album-72157662732551632/>
- Considerações Finais. *Kombi na Saúde, 1970.*
Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/737183032725692491/>

