

Arquitetura + Design + Urbanismo como ferramentas para políticas públicas

Ana Beatriz da Rocha, ESDI/UERJ e DAUAP/UFSJ¹
Paulo Reis, ESPM-Rio e Agência UFRJ de Inovação²

Resumo

Como parte das políticas neoliberais vigentes desde 1990, grandes projetos de regeneração urbana vêm sendo implementados com o intuito de não só “consertar” políticas urbanas ineficientes mas, principalmente, de reverter o processo de declínio socioeconômico visto em cidades pós-industriais. Um dos principais aspectos deste fenômeno é a (re)invenção das cidades através do (re)desenho de suas áreas vazias, onde novas arquiteturas (espetaculares) e a resignificação dos espaços públicos degradados visam alterar a imagem do lugar. Estes “novos” espaços reconfigurados passam a atrair um novo público e, conseqüentemente, inicia-se um novo ciclo de circulação de capital. De forma a impulsionar o consumo destes “novos” lugares, surge uma série de rótulos como “capital cultural”, “cidade criativa”, “cidade inteligente”, etc.. que, atrelados à políticas urbanas “regeneradoras”, geralmente alteram padrões culturais existentes de forma a promover uma “nova” identidade para as cidades – como observado no processo de transformação da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: cultura, cidade, identidade

Architecture + Design + Urbanism as tools for urban policies

Abstract

As part of the neoliberal politics seen since the 1990s, large urban regeneration schemes have been implemented not only to “amend” inefficient urban policies but, foremost, to revert the process of socio-economic decline seen in post-industrial cities. One of the main aspects of this phenomenon is the (re)invention of cities through the (re)design of their wastelands, where new (spectacular) architectures and the reconfiguration of derelict public spaces aim to alter the image of the place. These “new” reconfigures spaces would then attract a new public and, consequentially, a new influx of capital. In order to promote the consumption of these “new” places, a series of labels such as “creative city”, “cultural capital”, “smart city”, etc. emerges where, alongside “regenerative” urban policies, existing cultural patterns are either subdued or enhanced to promote cities’ new identities – as observed in the process of transformation of Rio de Janeiro’s port area.

Keywords: culture, city, identity

¹ Professor Adjunto. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Escola Superior de Desenho Industrial. Universidade do Estado do Rio de Janeiro e Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Artes Aplicadas. Universidade Federal de São João Del Rei

² Professor Titular, Pesquisador e Líder de Projeto no Laboratório de Informação, Inovação e Interação – Escola Superior de Propaganda e Marketing/ Rio de Janeiro e Pesquisador na Agência UFRJ de Inovação – Universidade Federal do Rio de Janeiro

1 Arquitetura + Design + Urbanismo como ferramentas para políticas públicas

Processos de regeneração urbana que se utilizam da “cultura” como agente transformador de áreas degradadas vêm sendo implementados, de forma mais abrangente, desde os anos 1990. Um dos principais fatores que permitiram o “sucesso” destas propostas “regeneradoras” foi a adoção de políticas neoliberais, que prezam pela maior participação do capital privado e/ou corporativo e, de certa forma, induzem à diminuição do papel do Estado na ordenação/planejamento/gestão do espaço público. Tais políticas consolidaram o “modelo Barcelona”³, cujo foco é a transformação (física e simbólica) de áreas (centrais, litorâneas e/ou portuárias) degradadas e a criação de novas identidades para as cidades.

Aliadas à inserção de arquiteturas espetaculares, estas políticas de transformação urbana promovem uma completa ressignificação dos espaços públicos, que passam a ser identificados como “bens de consumo”, avidamente consumidos por um público cada vez maior e mais diversificado. Segundo Harvey (1989), um dos principais aspectos deste fenômeno é a (re)invenção das cidades através do (re)desenho de suas áreas vazias, onde novas arquiteturas (espetaculares) e a ressignificação dos espaços públicos degradados visam alterar a imagem do lugar. Por outro lado, estes “novos” espaços reconfigurados passam a atrair um novo público e, conseqüentemente, inicia-se um novo ciclo de circulação (i.e. investimento/especulação) de capital. E de forma a impulsionar o consumo destes “novos” lugares, surge uma série de rótulos como “capital cultural”, “cidade criativa”, “cidade inteligente”, etc.. que passam a ser disputados, gerando uma grande competitividade entre as cidades.

Edificações de uso cultural foram importantes na construção e consolidação deste “modelo” de intervenção e regeneração urbana. Entretanto, tais edificações, por si só, não são capazes de sustentar uma constante oferta/produção de produtos (culturais), geralmente subsidiados pelo Estado, a ponto de manter esta lógica de consumo dos espaços, das arquiteturas e, de certo modo, das cidades indefinidamente. Com a crise mundial em 2008, os subsídios para se investir nestes projetos urbanos e arquitetônicos de grande porte, assim como para se incentivar o turismo, a gentrificação e a especulação imobiliária nestas áreas revitalizadas sofreram o impacto da recessão econômica – levando, conseqüentemente, a uma gradual perda de investimentos para manter estas áreas atrativas e vibrantes, tanto para visitantes quanto para moradores.

Por serem oriundas de políticas de especulação, de caráter impositivo e oscilante, a maioria destas áreas revitalizadas se tornaram enclaves exclusivos para uma parcela da sociedade que pode arcar com os custos de se viver ali. Esta ausência de

³ O “modelo Barcelona” – composto de uma série de ações planejadas conjuntamente, incluindo provisão de equipamentos culturais, desenvolvimento de políticas culturais e urbanas integradas, e transformação de áreas (centrais) degradadas – foi consequência do relativo êxito na implementação do (longo) projeto de reestruturação urbana que transformou a cidade para receber as Olimpíadas de 1992. Após o sucesso de público durante o evento, que ajudou a consolidar a cidade como um destino turístico de massa, cidades pós-industriais no mundo inteiro recorreram ao “modelo Barcelona” para “regenerar” suas áreas (sobretudo centrais, históricas, portuárias) degradadas (BALIBREA, 2001, pp 187-210 e DODD, 2004, pp 177-182).

“diferenças” (de classes sociais, de modos de vida, de perfis socioeconômicos etc..) induz a apropriação dos espaços, de forma mais contundente e homogênea, por um determinado segmento socioeconômico. Assim, o que se vê é uma série de espaços públicos e arquiteturas muito similares, cujo público-alvo é aquele que pode consumir a “cultura local” sob forma de commodities. Por outro lado, ainda que obras e a reestruturação de espaços públicos sejam um dos principais vetores para a transformação física e simbólica de lugares degradados, é importante perceber que a revitalização de uma região não é feita apenas de grandes gestos arquitetônicos e urbanísticos. É necessário olhar mais para a “vida real” nas cidades, para suas particularidades e dinâmicas próprias, ao invés de simplesmente replicar “fórmulas de sucesso”, que tendem ao fracasso por serem homogeneizantes.

Neste sentido, a Operação Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, vem buscando conciliar ações e visões aparentemente contraditórias sobre processos de regeneração urbana.

1.1 “Porto Maravilha” e a (re)construção de uma nova identidade para a Zona Portuária do Rio de Janeiro

Idealizada como uma das grandes apostas para as Olimpíadas Rio-2016, cujo objetivo era impulsionar o processo de revitalização da zona portuária da cidade ⁴, a operação consorciada responsável pelo “projeto” Porto Maravilha teve como principal foco a transformação física e simbólica de uma área que vem passando por um processo de esvaziamento (de usos, funções, econômico etc..) desde dos anos 1960. A partir dos anos 1980, uma série de estudos, projetos e ações foram desenvolvidos com o intuito de “regenerar”, “requalificar” e “revitalizar” não só o espaço urbano, mas também seus edifícios sub- ou inutilizados e, sobretudo, o rico, ainda que negligenciado, patrimônio material e imaterial da região – visto que abriga uma parcela significativa da história da diáspora Africana na cidade e no Brasil, e cujo reconhecimento recente do Cais do Valongo como Patrimônio Mundial da Humanidade pela UNESCO consolidou sua relevância, inclusive turística.

Em termos de políticas públicas, a criação da APA-SAGAS (1988) – uma derivação do projeto Corredor Cultural (1984), o Plano de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro (1989), o Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária (1992), a criação das APACs (1992) e o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária (2001) foram gradualmente consolidando e ideia de se recuperar as potencialidades econômicas, sociais, culturais e históricas da área – orientando, de certo modo, as propostas/investimentos na e para a região central da cidade. ⁵

⁴ A oportunidade de atrair mais investimentos para uma área tradicionalmente negligenciada pelo poder público levou a Prefeitura do Rio de Janeiro a anunciar a construção do centro de mídia e árbitros no local. Entretanto, de modo a reduzir custos operacionais, a Prefeitura decidiu transferir estes equipamentos para a Barra da Tijuca, na zona Oeste da cidade – fato justificado pela proximidade do parque olímpico. Assim, todo o discurso de promover uma grande transformação física e simbólica da zona portuária, tendo como base a diversidade de usos, uma melhor distribuição dos equipamentos pela cidade e, sobretudo, a possibilidade de se atrair novos moradores para a área central no período pós-Olimpíadas perdeu a força.

⁵ A APA-SAGAS (Área de Proteção Ambiental – Saúde, Gamboa e Santo Cristo) resultou de uma reivindicação dos moradores locais para proteger o patrimônio histórico (material e imaterial) da região contra o processo de transformação da Zona Portuária em um polo de comércio e serviços (http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/centro_dec_7351_88_sagas.pdf)

Por outro lado, intervenções mais específicas como a recuperação/reutilização de edifícios históricos (tombados ou não) na área central do Rio de Janeiro, como o Centro Cultural Banco do Brasil, Espaço Correios e Casa França-Brasil (localizados na região da Praça XV), ou as restaurações do Theatro Municipal, Museu Nacional de Belas Artes e Bibliotheca Nacional (na região da Cinelândia), ou ainda a utilização de edifícios históricos para fins comerciais e/ou festivos, como o caso do Museu Histórico Nacional e o Museu de Arte Moderna (na região da Esplanada do Castelo/ Aterro do Flamengo) evidenciam as políticas patrimoniais e preservacionistas da época (anos 1980-1990), que se utilizavam da “memória” e/ou patrimônio edificado como “commodity” cultural. Há de se mencionar que tais políticas pró-preservação do patrimônio foram importantes para consolidar um novo ciclo de circulação de capital nos centros históricos das cidades, transformando-os em locais turísticos.

No caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro, este movimento de transformação física e de ressignificação do lugar vem acontecendo, mais substancialmente, desde 2001, com o lançamento do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. Os bairros que compõem a APA-SAGAS (Saúde, Gamboa, Santo Cristo) gradualmente começaram a sofrer intervenções mais significativas na preservação do seu patrimônio material e imaterial – edifícios históricos foram tombados, “reconvertidos” e modificados; espaços urbanos foram “revitalizados”; celebrações e ritos históricos foram “reconfigurados”. Mas seria após a inauguração dos equipamentos culturais e urbanos, e da transformação da Praça Mauá e arredores em um polo de atração turística, que aconteceria uma profunda ressignificação simbólica da Zona Portuária.

Originariamente, a Praça Mauá era o ponto de acesso ao novo cais, construído no início do século XX para suprir a crescente demanda por espaços mais adequados para o desembarque de passageiros e de mercadorias (como consequência do aumento das atividades comerciais na cidade) e também como parte do processo de remodelação da antiga Zona Portuária – incluindo os arredores do cais Pharoux (atual Praça XV) e do cais da Imperatriz e do Valongo (próximo às Docas D. Pedro, na Gamboa). A praça, inaugurada em 1910, era parte do projeto de expansão do centro do Rio de Janeiro liderado pelo prefeito Pereira Passos, conectando-se à antiga Avenida Central (hoje Avenida Rio Branco) e, conseqüentemente, ao antigo centro financeiro e comercial da cidade. Já na década de 1930, a construção do Edifício “A Noite”, sede do jornal homônimo, projetado por Joseph Gire em linhas Art Déco e com uso de concreto armado, criaria uma nova conformação urbana e novos parâmetros construtivos e tipológicos no entorno. Ou seja, já na década de 1930, a Praça Mauá

O Corredor Cultural é uma Lei Municipal que criou diretrizes para a preservação, reconstituição, renovação e revitalização de espaços construídos no centro histórico da cidade (Lapa, Cinelândia, Passeio Público – http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/centro_lei506_84_corredor_cultural.pdf).

O Plano de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro, foi outra proposta de se incluir projetos de revitalização e renovação da região da SAGAS (IPLAN RIO, 1989). As APACs, (Áreas de Proteção do Ambiente Construído) foram definidas no Plano Diretor da Cidade (1992), sendo uma consequência da implementação do Corredor Cultural, e inspirada no modelo dos Secteurs Sauvegardés, criando uma grande área de proteção da morfologia e valor cultural das edificações, inicialmente na região central da cidade (incluindo as regiões da Praça Cruz Vermelha, Santa Teresa, Estácio, Rua do Lavradio/ Mem de Sá e adjacências), mas se estendendo até bairros como Copacabana, Urca, São Cristóvão, Laranjeiras etc.. (<http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/apac.shtm>).

O Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro previa a reinserção (econômica, social, cultural e espacial) da zona portuária no tecido urbano da cidade (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2001, p 13)

passaria por um processo de (re)construção de sua imagem, tornando-se mais “moderna” e verticalizada.



Fig. 1 – Praça Mauá (vistas em direção à antiga Avenida Central) – anos 1910
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>



Fig. 2 – Praça Mauá (vistas em direção à atual Avenida Rio Branco, com o edifício A Noite à direita) – anos 1930
Fonte: Augusto Malta (Acervo Iphan/Empresa Brasil de Comunicação)

Com o edifício A Noite, onde funcionava os estúdios da Rádio Nacional, a região da praça se consolidaria como uma área boêmia: a época áurea das cantoras do rádio, os programas de auditório ao vivo, a constante presença de artistas e produtores culturais trouxeram um certo glamour ao entorno, outrora ocupado por atividades características de zonas portuárias – edifícios administrativos como alfândega, setor de controle de passageiros (imigração), polícia etc.. localizavam-se próximos à

armazéns, bares, bordéis, hospedarias frequentados pelos tripulantes dos navios e trabalhadores locais. Na verdade, a Praça Mauá sempre teve um caráter de certa forma ambivalente: ao mesmo tempo que evocava a vida luxuosa dos passageiros dos transatlânticos que ali desembarcavam, era também o local de encontro (em amplo sentido) das classes trabalhadoras que frequentavam o porto.



Fig. 3 – Praça Mauá e o edifício A Noite

Fonte: <http://www.rioquepassou.com.br/2013/05/15/praca-maua-classica/>

Este período “áureo” da Praça Mauá deveu-se, e muito, às estrelas cantoras da Era do Rádio e a própria existência da Rádio Nacional na região. Entretanto, com o declínio do rádio, a popularização da TV, a mudança comportamental e a implementação de políticas públicas “modernizantes” iniciadas nos anos 1950 no país, a Praça Mauá – e região portuária de maneira geral – entrariam em uma nova fase. As transformações físicas e simbólicas decorrentes das políticas expansionistas e rodoviaristas, implementadas ainda no governo de Getúlio Vargas, mudariam significativamente a ambiência da região. Com a construção do Elevado da Perimetral, conectando a região norte ao centro da cidade via Avenida Brasil, a Praça Mauá deixaria para trás seu antigo glamour da Era do Rádio, transformando-se em apenas um local de passagem. O processo de verticalização da Avenida Rio Branco e arredores, e a construção de novos edifícios que seguiam os preceitos da Arquitetura Moderna (Edifício Marquês do Herval e o Edifício Avenida Central são símbolos da época), por exemplo, contribuíram para a construção de uma nova imagem para a área. Por outro lado, o gradual declínio das atividades portuárias (passageiros e cargas) no cais do porto ⁶, o processo de desindustrialização e, evidentemente, a transferência da capital do país para Brasília contribuíram significativamente para o gradual esvaziamento (econômico e de habitantes, inclusive) da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

⁶ Com a expansão da malha rodoviária no país, aumenta-se o número de passageiros nos terminais rodoviários das cidades, gerando um impacto no número de passageiros embarcando/desembarcando no Cais do Porto. Já as atividades portuárias com embarque/desembarque de cargas sofrerá o impacto da concorrência do porto de Santos (SP) e, subsequentemente, com a inauguração do porto em Itaguaí (RJ) na década de 1980.

Este gradual esvaziamento das atividades comerciais na Zona Portuária não só afetou a circulação de capital mas, sobretudo, ajudou a consolidar a imagem (negativa) da região como uma área “vazia”, abandonada, degradada, esquecida – levando, inclusive, a suspensão de novas propostas para moradias, sobretudo populares, nos arredores do Cais do Porto e bairros adjacentes (Gamboa, Santo Cristo, Saúde). Esta visão da Zona Portuária como um lugar degradado e decadente contrastava com a história de efervescência cultural da região – ainda que esta efervescência sempre esteja atrelada à processos excludentes, de lutas e desigualdades socioeconômicas. Cabe lembrar que a Zona Portuária sempre foi uma região de caráter popular – ainda que o entorno da Praça Mauá tivesse um caráter mais ambivalente.

Historicamente, a ocupação urbana da cidade se deu em direção aos Morros do Castelo, de São Bento, da Conceição, do Livramento, da Providência e de Santo Antônio – uma área que hoje compreende os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Centro (CARDOSO, VAZ et al, 1987; ABREU, 1997). Com a chegada da família Real Portuguesa, na Praça XV, em 1808, a cidade se expandiria para além-morros. A Zona Portuária, sobretudo ao redor do Cais do Valongo, se consolidaria como um grande entreposto comercial, imprimindo marcas na configuração e espacialidade urbanas. Mais do que o local de trabalho e de residência de comerciantes de toda espécie, os Morros da Providência, Livramento e Conceição viriam surgir as primeiras favelas ainda em fins do século XIX. Ao longo do século XX, diversos conjuntos habitacionais seriam construídos, o que caracterizaria a área como essencialmente proletária.



Fig. 4 – o processo de expansão do centro do Rio de Janeiro
Fonte: <https://www.google.com.br/maps/@-22.9058285,-43.1928547,15z>

Conhecida como Pequena África, a área ao redor dos Morros da Providência, Livramento e Conceição retém muito das suas características físicas e simbólicas originais e “guarda” uma parte significativa da história da cidade e do Brasil – construções centenárias, ruas de calçamento de pedra, igrejas, monumentos, peças arqueológicas e diversas comunidades Afro-Brasileiras conferem a este local seu *genius loci*, mantendo as tradições, culturas, ritos e celebrações vivas.

Este apelo sociocultural contribuiu, e muito, para o processo de redescoberta e (re)valorização do patrimônio material e imaterial da região portuária nos anos 2000. Como dito anteriormente, uma série de estudos e propostas de “revitalização” da Zona Portuária foram desenvolvidas desde os anos 1980, com resultados pontuais, desconectados e, de certa forma, pouco duradouros. Contudo, desde 2001, com o lançamento do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, este processo começou a ser mais consistente – sobretudo no que diz respeito às ações e políticas públicas mais interligadas de preservação das edificações e ambiências urbanas. Porém, seria em meados dos anos 2000, com a implementação de políticas públicas de intervenção no espaço urbano que a Praça Mauá e, por extensão, a Zona Portuária passariam por um processo de transformação da sua ambiência. Como parte do “projeto” Porto Maravilha, a inauguração de equipamentos culturais e urbanos, e a transformação da Praça Mauá e arredores em um polo de atração turística contribuiu para uma profunda ressignificação da região portuária – sobretudo considerando a abertura de passeios públicos como o Boulevard Olímpico e a Orla Luiz Paulo Conde ⁷, que atraíram milhares de visitantes durante as celebrações das Olimpíadas Rio-2106.



Fig. 5 – Praça Mauá e arredores (Zona Portuária)

Fonte: <https://www.google.com.br/maps/@-22.894926,-43.1884665,1407m/data=!3m1!1e3>

⁷ Os trechos da orla, entre o 1º Distrito Naval e a Praça Mauá, foram inaugurados em abril de 2016, e entre os Armazéns 1-6, em maio de 2016. O trecho que vai do Píer do Armazém 8 ao Museu Histórico Nacional, na Praça XV, foi inaugurado em agosto 2016 para as Olimpíadas Rio-2016 – ver <http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4522>; http://www.portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/15



Fig. 6-7 – os “novos” espaços urbanos – o antigo Viaduto da Perimetral (à esquerda) e a “nova” Praça Mauá (à direita)

Fonte: http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/52



Fig. 8-9 – os “novos” espaços urbanos adjacentes – o antigo Viaduto da Perimetral (à esquerda) e o Boulevard Olímpico (à direita)

Fonte: http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/52

O “projeto” Porto Maravilha, anunciado em 2009, pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, pretendia transformar a região portuária em uma área de turismo e de entretenimento com propostas como: a provisão de novos equipamentos culturais como o Museu de Arte do Rio (Bernardes + Jacobsen Arquitetura, 2013) e o Museu do Amanhã (Santiago Calatrava, 2016), na Praça Mauá; as conversões de edifícios antigos, como os “novos” Aquário Municipal e o “Armazém da Utopia” que, desde 2010 ocupa o Armazém 6 no cais do porto; a construção de novos edifícios de uso corporativo (se valendo dos CEPACs – Certificados de Potencial Adicional de Construção)⁸; a provisão de melhorias na infraestrutura (com a abertura da via Binário do Porto, dos Túneis Rio 450 anos e Marcello Alencar, a implementação de VLTs e a demolição do Viaduto da Perimetral); e a completa reestruturação de usos, formas e funções de estruturas industriais e também do espaço urbano circundante. Contudo,

⁸ A emissão e venda destes certificados criam possibilidades de se investir e financiar operações urbanas que visam recuperar áreas degradadas – onde 3% do valor seria destinado à valorização do patrimônio material e imaterial da região. Na prática, contudo, os CEPACs são instrumentos de especulação imobiliária, alterando a legislação local vigente, criando novas normas específicas do uso do solo e parâmetros urbanísticos e ambientais, aumentando o gabarito (altura) das edificações, sobretudo as de uso corporativo, além de modificar substancialmente as características do entorno construído existente. (<http://portomaravilha.com.br/web/cepac/index.html>; <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/imprensa/curso/sergio.pdf>)

seria a intervenção na Praça Mauá e a inauguração dos museus (MAR e Museu do Amanhã) e espaços adjacentes (Boulevard Olímpico e Orla Conde) que dariam maior visibilidade ao “projeto”. O apelo midiático das novas arquiteturas e o caráter urbano globalizado de sua “praça-passeio”, que privilegia pontos específicos para (re)descobrir vistas outrora encobertas e/ou esquecidas, induz a apropriação do espaço urbano por eventos de caráter temporário e por turistas preocupados em postar imagens nas redes sociais.⁹



Fig. 10-11 – a “nova” Praça Mauá – vistas do Museu do Amanhã (à esquerda) e do Museu de Arte do Rio (à direita)

Fonte: os autores

1.2 Ritos e Tradições como parte do “discurso regenerador”

Desde os anos 1980, a “turistificação” dos lugares de interesse histórico e a “culturalização” das políticas públicas têm sido fatores bastante significativos no processo de transformação de sítios urbanos localizados em áreas (centrais) degradadas. Intervenções físicas significativas como melhorias na infraestrutura e no transporte público, criação de áreas de comércio com lojas e serviços, reordenação do espaço urbano e a transformação física dos edifícios históricos são ações que contribuem para a “requalificação” (i.e. nova circulação de capital) destes espaços. Entretanto, para que esta “requalificação” seja mais ampla e duradoura (i.e. capaz de atrair um maior número de pessoas, por mais tempo), há de se promover uma completa reestruturação da identidade destes espaços degradados – o que depende de grandes investimento, de projetos/eventos de amplo alcance na mídia, de campanhas de marketing incisivas, da apropriação de elementos característicos do lugar e, eventualmente, da ação de atores sociais (locais ou não) e o movimento de inserção da chamada “classe criativa” (outro nome dado aos “gentrificadores”).

Neste sentido, o “modelo Barcelona” – i.e. de provisão de arquiteturas espetaculares e grandes transformações urbanísticas – foi o parâmetro para as intervenções na zona portuária do Rio de Janeiro. Entretanto, ainda que completamente independente e distante da proposta inicial de transformação física da região, ritos, tradições, culturas e histórias locais vêm sendo gradativamente apropriados e incorporados ao discurso

⁹ para uma visão crítica do desenho da nova Praça Mauá ver KAMITA, J. M. A nova Praça Mauá. O Rio do espetáculo in **Arquitextos**. São Paulo, ano 16, n. 187.02, Vitruvius, dez. 2015 (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>)

do “projeto” Porto Maravilha. Esta mudança de orientação se deu, basicamente, por dois motivos: o primeiro, econômico, tendo em vista que a crise mundial de 2008 afetou, ainda que tardiamente, a oferta de investimentos e incentivos fiscais no país; o segundo, de ordem cultural, levou a um resgate, também tardio, da importância e relevância da diáspora Africana na formação da identidade cultural carioca e brasileira. Com isso, elementos característicos do local foram incorporados aos discursos oficiais e transformados em políticas públicas culturais e urbanas – onde a criação de um “Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana” visa resgatar elementos históricos importantes, outrora esquecidos.

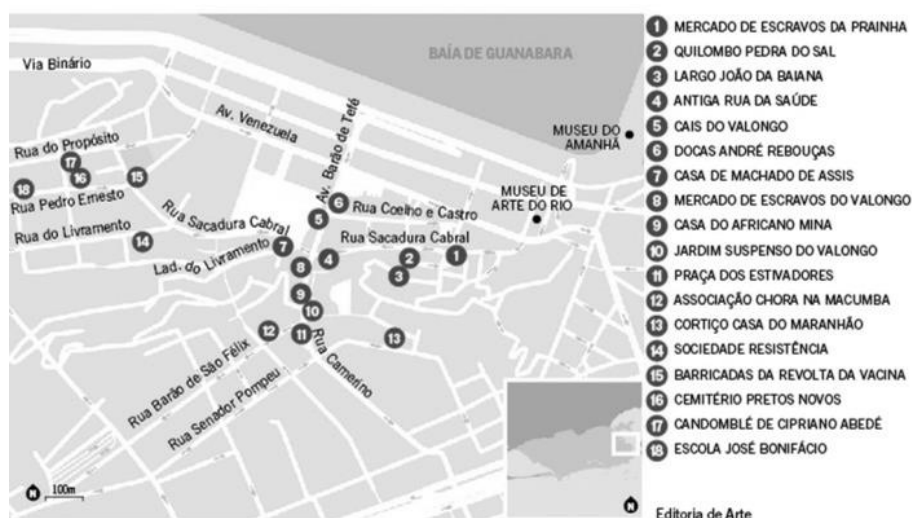


Fig. 13 – Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana

Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/pequena-africa-roteiro-em-homenagem-ao-continente-ganha-novas-atracoes-18964630>

A proximidade (geográfica) da nova área turística com os morros da Conceição, do Livramento e da Providência evidenciam contrastes sociais imensos, sobretudo se considerados alguns atributos históricos e culturais ali presentes. Cabe lembrar que a Zona Portuária do Rio de Janeiro é caracterizada pela sua história de contrastes: do comércio pulsante (de escravos, inclusive), ainda no século XVIII; às origens das favelas, no século XIX; às transformações urbanas do início do século XX: às décadas de abandono entre os anos 1950-1970; às políticas de intervenção urbana de cunho historicista, nos anos 1980-1990; às atuais propostas de regeneração urbana espetaculares – todas estas fases passaram por um processo de resignificação da ambiência e da identidade da região.

Simultaneamente, a (re)descoberta de áreas centrais degradadas pela classe “criativa” (particularmente as atividades ligadas às áreas de empreendedorismo, design, arquitetura, mídia etc.) acontece, geralmente, devido ao apelo histórico, centralidade e rede de transportes existente, oferta de imóveis grandes, vazios e ainda preservados, e, talvez, pela diversidade e o mix sociocultural presentes nestes microcosmos – onde estes “criativos” se tornam agentes da transformação urbana. Entretanto, em uma fase posterior, a da gentrificação *per se*, verifica-se um crescente interesse em empreendimentos grandiosos, melhorias na infraestrutura e nos espaços urbanos, e a provisão de lojas, edifícios corporativos e de apartamentos com o intuito de atrair mais investimentos para estas áreas – que eventualmente acabam se tornando muito mais

caras, expulsando as populações locais para as periferias (BERENSTEIN, 2004; VAZ, 2004). Assim, de áreas degradadas estes locais passam por uma completa reestruturação de seus espaços, de sua identidade e de seus simbolismos, se tornando, na maioria das vezes, enclaves gentrificados muito parecidos entre si, onde o patrimônio material e imaterial local é transformado em bem de consumo, destituídos de seu real significado. Não que melhorias em si sejam ruins; o problema é que elas tendem a ignorar os anseios e necessidades dos moradores em prol do caráter especulativo/espetacular dessas estratégias de regeneração urbana.

Mencionou-se anteriormente como a implementação de políticas públicas de caráter rodoviarista e o processo de desindustrialização, visto desde a década de 1960, contribuíram para o esvaziamento e declínio econômico na região portuária. Assim, de forma a amenizar este problema, uma das alternativas previstas no “projeto” Porto Maravilha foi propor uma política de regulamentação fundiária e de incentivos fiscais para construção de moradias. O intuito era promover um ambiente próspero de investimentos e negócios, onde as novas políticas de especulação imobiliária para a região geraria dividendos que, por sua vez, seriam aplicados na manutenção dos espaços públicos revitalizados e dos edifícios históricos – além de permitir uma reocupação do Centro como lugar de moradia para classes sociais diversas. Contudo, com a crise fiscal e econômica, as iniciativas que pretendiam estimular novos empreendimentos habitacionais não saíram do papel – gerando críticas às políticas urbanas que focam apenas nos aspectos turísticos da região, em detrimento ao processo de revalorização do Centro como área residencial.

Assim, a valorização, talvez em demasia, da imagem gentrificada da região portuária, em detrimento das necessidades das populações locais, contribuiu para consolidar a Praça Mauá, o Boulevard Olímpico e a Orla Conde¹⁰ como locais essencialmente turísticos. Na verdade, há uma grande dificuldade, por parte dos políticos e agentes públicos em geral, em entender as particularidades, as carências, as potências da região portuária – que se mostra viva e capaz de “se reinventar”, especialmente em um momento pós-euforia com as Olimpíadas, onde problemas de ordem pública e urbana reapareceram após serem “maquiados” durante os mega-eventos.

1.3 Conclusão

Processos de reinvenção de identidades têm sido adotados não somente para revitalizar áreas urbanas, com novas arquiteturas e novos usos, mas também como parte de estratégias para atrair maiores investimentos e novas “tribos” urbanas, de forma a mudar o perfil socioeconômico de áreas degradadas. O foco destas políticas de regeneração urbana é variável, oscilando entre a adoção de práticas essencialmente comerciais e outras de cunho cultural/educacional – ainda que ambas possam ser direcionadas pela lógica do lucro e do consumo. Assim, pode-se dizer que as intervenções planejadas para o Rio de Janeiro desde a década de 1980 tiveram um caráter ambivalente, ora privilegiando o comércio *per se* (rendendo-se às forças do

¹⁰ O desenho da Orla Conde e do Boulevard Olímpico segue a tendência de se pensar e promover espaços públicos para fins meramente turísticos. A inexistência de áreas de sombra ou de áreas de estar (bancos, mesas, espaços para recreação infantil, etc.) acaba qualificando estes lugares como “de passagem” e não como “de contemplação”, levando a um determinado tipo de uso do espaço urbano (turístico e de passagem) em detrimento a apropriação destes lugares pelas comunidades locais.

capital), ora privilegiando a cultura (rendendo-se, por vezes, ao consumo de produtos culturais).

Neste sentido, a transformação física e simbólica do espaço urbano, além da apropriação das tradições e do patrimônio material e imaterial da região fazem parte do grande discurso de regeneração da Zona Portuária – obviamente tendo em vista mega-eventos como os Jogos Pan-Americanos de 2007, a Copa do Mundo Fifa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Entretanto, ainda que algumas ações planejadas aqui apresentadas incluam a (re)valorização e a (re)descoberta da cultura local, elas se limitam a uma exploração destes elementos como bens de consumo – pouco contribuindo, por ora, no entendimento das dinâmicas, das relações sociais e dos processos históricos e simbióticos ali existentes. Por outro lado, a (re)descoberta e (re)valorização da Praça Mauá e arredores via intervenções urbanas de grande porte como a abertura dos Museus de Arte do Rio e de Amanhã, o redesenho do espaço urbano e a abertura de “novas” vias de pedestres como o Boulevard Olímpico e a Orla Conde, por exemplo, permitiram uma ressignificação desta região central da cidade – região esta que vinha sofrendo os impactos negativos de políticas públicas e urbanas ineficientes, contribuindo para uma gradual perda de sua importância histórica (e simbólica) no processo de construção da imagem/identidade da cidade.

Neste sentido, e se tratando de políticas públicas de grande alcance – sobretudo considerando o projeto de revalorização fundiária da região –, era de se esperar que os projetos de intervenção urbana propostos, sobretudo para a Praça Mauá e, conseqüentemente, para a Zona Portuária do Rio de Janeiro como um todo fossem além da espetacularidade das arquiteturas, do imediatismo das propostas e soluções urbanísticas, da fragilidade das relações entre desenho-projeto-imagem-cidade, da inconsistência das políticas públicas gentrificadoras, da insustentabilidade dos eventos de caráter meramente turísticos e da temporalidade dos mega-eventos.

Referências

ABREU, M. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997

BALIBREA, Mari Paz. **Urbanism, culture and the post-industrial city: challenging the Barcelona model** in Journal of Spanish Cultural Studies, vol 2, nº 2, 2001, pp 187-201

BERENSTEIN, P. J. **Espetacularização Urbana Contemporânea** in: **Cadernos PPG-AU/ FAUBA**. Salvador: UFBA, 2004, pp 23-29

CÂNDIDA. S. “Pequena África, roteiro em homenagem ao continente, ganha novas atrações” in **O Globo**. Rio de Janeiro, 28 de março de 2016. Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/pequena-africa-roteiro-em-homenagem-ao-continente-ganha-novas-atracoes-18964630>

CARDOSO, E. D.; VAZ, L. F.; ALBERNAZ, M. P.; PECHMAN, R. M. **História dos Bairros. Saúde, Gamboa, Santo Cristo – zona portuária**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/ Editora Index, 1987



Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. **Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana.** Disponível em <http://portomaravilha.com.br/circuito/>

Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. **Porto Maravilha: permanências e mudanças.** Disponível em <http://www.portal2014.org.br/midia/site/1-22112011160951-Alberto%20Gomes%20Silva%20-%20Assessor%20Especial%20da%20CDURP%20-%20Cia.%20Des.%20Urbano%20da%20Regiao%20Porto%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>

DA ROCHA, A. B.; REIS, P. 'Rio Cidade Olímpica' e a construção de uma (nova) imagem para a Zona Portuária do Rio de Janeiro in **Revista Thésis**, vol 4, 2017. Disponível em <http://www.thesis.anparq.org.br/>

____. "Culture as a mega-event how do heritage and local identity fit in the cosmopolitan image of the city?" in: Cooper, F.; Greene, M.; Machado, D.; Scheerlinck, K; Schooljans, Y. **ADU2020 Creative Adjacencies.** Faculty of Architecture KU Leuven; Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, PUC-Chile: Ghent, 2015, pp 285-295 (ISBN: 978-956-358-259-8)

____. "Crises, cultura e inovação como agentes no processo de regeneração urbana de centros urbanos" in **III Seminário Internacional URBICENTROS.** Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012. Disponível em: http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/?page_id=159

DODD, D. Barcelona: the making of a cultural city in Miles, Malcolm; Hall, Tim; Borden, Iain (eds). **The City Cultures Reader.** London: Routledge, 2004, pp 177-182.

EGLER, Tamara T. C. Políticas globais e resistência social na Zona portuária in: **Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR.** Salvador, 2005 in <http://www.xienanpur.ufba.br/664.pdf>

GIANNELLA, L.C. "A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha" in **Espaço e Economia**, 3, 19 Dezembro, 2013. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/445>

GUIMARÃES, R. S. **A utopia da Pequena África: projetos urbanísticos, patrimônios e conflitos na Zona Portuária.** Rio de Janeiro: FAPERJ/ FGV editora, 2014

HALL, S. du GAY, P. **Questions of Cultural Identity.** London: Sage, 2000

HARVEY, David. **The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change.** London: Blackwell, 1989

IPLANRIO. **Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Planave S. A., 1989

KAMITA, J. M. A nova Praça Mauá. O Rio do espetáculo in **Arquitextos**, São Paulo, ano 16, nº 187.02. Disponível em Vitruvius, dez. 2015 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>



- LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos [1974], 2000
- MILES, M. **New Cultural Identities: redevelopment or regeneration?**, 2004. Disponível em http://www.bergen.kommune.no/planavdelingen/Malcom_Miles.pdf
- MOREIRA, C. C. **A cidade contemporânea entre a tábula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro**. São Paulo: Unesp, 2004
- PINHEIRO, A. I. F. **Políticas públicas urbanas na Prefeitura do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo, nº 2008-1101, Novembro, 2008
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2001
- _____. **Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. Rio Sempre Rio**. Rio de Janeiro: PCRJ/ ACRJ/ FIRJAN, 1996
- _____. **Programa Favela-Bairro**. Secretaria Municipal de Habitação/ IplanRio/ Rio de Janeiro: PCRJ, maio 1996
- RIOARTE/ IPLANRIO. **Corredor Cultural: como recuperar, reformar ou construir seu imóvel**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1985
- VAZ, L. F. A 'Culturalização' do Planejamento e da Cidade in **Cadernos PPG-AU/FAUBA**. Salvador: UFBA, 2004, pp 31-42