

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE DIREITO**

A cidade empreendedora: tendências do planejamento urbano no Rio de Janeiro

Marcela Affonso de Brito Arueira

Rio de Janeiro
2009

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Marcela Affonso de Brito Arueira

A cidade empreendedora: tendências do planejamento urbano no Rio de Janeiro

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, como requisito para obtenção do título de Mestre em Direito da Cidade.

Orientadora: Profa. Dra. Angela Moulin S. Penalva Santos.

Rio de Janeiro
2009

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CCS/C

A793c Arueira, Marcela Affonso de Brito.
A cidade empreendedora: tendências do planejamento urbano no Rio de Janeiro / Marcela Affonso de Brito Arueira. – 2009.
225 f.

Orientador: Ângela Moulin S. Penalva Santos.
Dissertação (mestrado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Direito.

1. Direito urbanístico - Teses. 2. Planejamento urbano - Teses. 3. Política urbana - Teses. I. Santos, Ângela Moulin S. Penalva, 1956-. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Direito. III. Título.

CDU 662.6349.4

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial dessa tese.

Assinatura

Data

Marcela Affonso de Brito Arueira

A cidade empreendedora: tendências do planejamento urbano no Rio de Janeiro

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, como requisito para obtenção do título de Mestre em Direito da Cidade.

Orientadora: Profa. Dra. Angela Moulin S. Penalva Santos.

Aprovado em: _____

Banca Examinadora:

Angela Moulin S. Penalva Santos
Profa. Dra. da Faculdade de Direito da UERJ

Rosângela Lunardelli Cavallazzi
Profa. Dra. da Faculdade de Direito da PUC-RIO

Rose Compans
Profa. Dra. do Instituto Metodista Bennett

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Márcio e Eliane, por tudo e, principalmente, pelo apoio irrestrito em um momento de redefinição da minha vida profissional, sem o qual eu não teria chegado até aqui.

Ao Vi, meu futuro marido, pelo companheirismo nos momentos bons e ruins, pelos muitos finais de semana de descanso “perdidos” e até mesmo por aqueles que ainda estão por vir.

A toda minha família que me apoiou direta ou indiretamente nesta jornada.

À professora Angela, pela orientação exemplar e firme, pelas preciosas contribuições para o desenvolvimento deste trabalho, pelo exemplo de superação e pela relação de amizade construída nestes dois anos e meio.

Às professoras Rose Compans e Rosângela Cavallazzi, com quem tive o prazer de aprofundar os meus conhecimentos acadêmicos.

Aos colegas de turma do Direito da Cidade, que através do convívio durante o período em que cursei a pós-graduação nesta instituição, colaboraram para a minha melhor formação.

Aos amigos que, de alguma forma, contribuíram para que eu fosse a pessoa que sou e alcançasse sonhos distantes.

À Fabi, que já virou habituê nos meus agradecimentos, pela cumplicidade e paciência de escutar os meus muitos desabafos.

À Mari, pela longa amizade, pelo companheirismo nas muitas etapas de elaboração deste trabalho, e nas importantes trocas, que se tornaram possíveis através da parceria na viagem de estudo.

À Ana, por toda ajuda na faculdade, pela disponibilidade e bondade com que leu e interagiu com meu texto em tempo recorde e pelo interesse demonstrado em relação ao meu tema.

À FAPERJ –Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro - pela concessão de bolsa de mestrado, que muito contribuiu para o melhor andamento de minha pesquisa.

*Quem é firme em seus propósitos
molda o mundo ao seu gosto*

Goethe

RESUMO

ARUEIRA, Marcela Affonso de Brito. *A cidade empreendedora: tendências do planejamento urbano no Rio de Janeiro*. 2009. 225 f. Dissertação (Mestrado em Direito da Cidade) – Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2009.

Esta dissertação tem como objetivo analisar o motivo pelo qual o empreendedorismo urbano se tornou o paradigma de política urbana no Rio de Janeiro. Para tanto, foi feita uma investigação dos rumos da atuação da administração municipal nas duas últimas gestões do governo Cesar Maia, de 2001 a 2008, com destaque para as tentativas de pôr em prática o projeto de revitalização da região portuária. Buscou-se, primeiramente, compreender o processo de urbanização das cidades, desde a antiguidade clássica, e a redefinição da noção de espaço público, a partir do pressuposto de que muitos dos espaços criados nas cidades empreendedoras são fragmentados, protegidos e voltados para um tipo de público específico. O retorno às raízes clássicas se justificou para que fosse possível comparar o significado original e o atual do vocábulo “público”, mostrando como o esvaziamento da vida pública e a confusão entre as noções de cidadão e consumidor influenciaram o meio ambiente urbano. Procurou-se, ainda, observar a relação entre o desenvolvimento industrial e a organização do ambiente urbano até os dias hodiernos, já que o cenário atual dos grandes centros traduz as transformações advindas da perda da importância das atividades industriais por conta do fortalecimento da economia de serviços, o que trouxe inúmeras alterações à estrutura urbana. Em face às profundas transformações sofridas pela sociedade brasileira desde os anos 1980, mostrou-se necessário o exame da política e planejamento urbano no ordenamento jurídico pátrio, a partir da promulgação da Constituição de 1988, já que esta, pela primeira vez, tratou da cidade e consolidou as ideias dos movimentos sociais urbanos. Ademais, com o Estatuto da Cidade, as normas urbanísticas, em nosso ordenamento jurídico, ganharam novos contornos a partir da introdução de conceitos inovadores no que tange à propriedade, à política urbana e à função social da cidade. Sendo assim, pretendeu-se mostrar quais os instrumentos do referido Estatuto que mais se relacionam ao planejamento urbano empreendedorista, objeto de nosso estudo, com destaque para as Operações Urbanas Consorciadas. Buscou-se, ainda, realizar um levantamento de dados empíricos e comparativos através de um estudo de caso, com entrevistas qualitativas, realizadas tanto no Rio de Janeiro quanto em cidades norte-americanas, a fim de contribuir para o estudo dos limites e das possibilidades do empreendedorismo urbano aplicado à realidade da metrópole carioca. Por fim, visto que este trabalho foi desenvolvido na transição de governo municipal e, por conta do foco dado à região portuária pela administração atual, optou-se por um breve exame das ações do novo governo em busca da concretização da revitalização do Porto do Rio.

Palavras-chave: empreendedorismo urbano; renovação de frentes marítimas; política urbana; direito urbanístico; espaço público; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

ARUEIRA, Marcela Affonso de Brito. *A cidade empreendedora: tendências do planejamento urbano no Rio de Janeiro*. 2009. 225 f. Dissertação (Mestrado em Direito da Cidade) – Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2009.

This dissertation aims to analyze the reason why urban entrepreneurialism became the urban policy's paradigm in Rio de Janeiro. To do so, an investigation of the city administration acts and performance during the last two Cesar Maia's mandates, from 2001 to 2008, was made focusing on the attempts to start the revitalization project of Rio's waterfront. At first, this study intended to understand cities' urbanization process from the ancient classicism to the present time, as well as the redefinition of public space, from the idea that lots of the created spaces in the entrepreneurial city are fragmented, protected and conceived for a specific public. The return to the ancient classicism roots justifies itself so that it would be possible to compare the original and the current meaning of the word "public", showing how the emptying of public life and the confusion between citizen and consumer notions influenced the urban environment. It also sought to observe the relation between the industrial development and urban environment organization until nowadays, seeing that the metropolis' scenario translates the resultant transformations of the industrial activities decrease for the account of the services economy rising, which brought countless alterations to urban structure. In view of the deep transformations suffered by Brazilian society, since the 1980s, it became necessary to examine the policy and urban planning in Brazil's legal system starting from the promulgation of the 1988's Constitution, in which the city was treated for first time. Furthermore, with the advent of the *Estatuto da Cidade* law, the urban rules in our legal system gained new outlines with the introduction of innovative concepts regarding property, urban policy and city's social function. In such case, it was important to show which instruments of the referred law are most related to the entrepreneurialist urban planning, our object of study, highlighting the Urban Development Program instrument. Moreover, it sought to collect empiric and comparative data, through qualitative interviews done in Rio as well as in American cities, in order to contribute to the study of the urban entrepreneurialism's limits and possibilities applied to Rio's reality. Finally, as this study was developed during the municipal government transition period and because of the current administration interest in the harbor region, it also brought a brief exam of the new government's acts aiming to materialize the waterfront renewal.

Key Words: urban entrepreneurialism; waterfront renewal; urban policy; urban law; public space; Rio de Janeiro.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01: Mapa de Barcelona com as quatro áreas escolhidas no projeto olímpico.....	85
Figura 02: One Charles Center – Baltimore, MD.....	90
Figura 03: Quincy Market – Boston, MA.....	99
Figura 04: Rowes Wharf – Boston, MA.....	103
Figura 05: Mapa dos Anéis Pan-americanos.....	145
Figura 06: Situação Fundiária – Porto do Rio de Janeiro.....	159
Figura 07: Bairros da Região Portuária do Rio de Janeiro.....	162
Figura 08: Potencial de Renovação da Região Portuária do Rio de Janeiro.....	164

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
2. DA <i>POLIS</i> GREGA À CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	10
2.1 O URBANISMO NA ANTIGUIDADE CLÁSSICA.....	11
2.2 DO PERÍODO MEDIEVAL AO RENASCIMENTO.....	15
2.3 O URBANISMO CLÁSSICO.....	17
2.4 DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À GLOBALIZAÇÃO.....	18
3. A RECONFIGURAÇÃO DO PÚBLICO E DO PRIVADO	34
3.1 AS ESFERAS PÚBLICA E PRIVADA: DA <i>POLIS</i> GREGA À ERA INDUSTRIAL.....	35
3.2 A IMPORTÂNCIA DO ESPAÇO PÚBLICO ENQUANTO ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA	41
3.3 O ESPAÇO PÚBLICO E A SOCIEDADE DE CONSUMO EM MASSA.....	45
4. POLÍTICA E PLANEJAMENTO URBANO NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.....	55
4.1 O URBANO NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.....	56
4.2 A DIVISÃO DE COMPETÊNCIAS	60
4.3 O ESTATUTO DA CIDADE	62
4.4 INSTRUMENTOS DO ESTATUTO DA CIDADE.....	65
4.4.1 AS OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS.....	66
5. O PLANEJAMENTO EMPREENDEDORISTA NA METRÓPOLE CARIOCA: LIMITES E POSSIBILIDADES.....	77
5.1 EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS	80
5.1.1 BARCELONA	80
5.1.2 BALTIMORE.....	88
5.1.3 BOSTON.....	99

5.1.4 NOVA IORQUE	106
5.1.5 BREVES CONSIDERAÇÕES.....	112
5.2 O EMPREENDEDORISMO URBANO NO RIO DE JANEIRO	115
5.3 O PORTO DO RIO	153
5.3.1 BREVE HISTÓRICO.....	153
5.3.2 PROPOSTAS PARA A ÁREA	158
6. CONCLUSÃO	171
7. REFERÊNCIAS	183
8. APÊNDICES.....	190

1. INTRODUÇÃO

É possível afirmar que a história do homem se confunde com a das cidades que ele cria. A origem das primeiras cidades se deu por volta do ano 3500 a.C., no vale entre os rios Tigre e Eufrates (SILVA, 2006) e, desde então, elas passaram por diversas etapas em relação a sua organização.

No Brasil, desde o início da colonização, constituiu-se uma lógica própria no que diz respeito à ocupação do território. A maioria das cidades fundadas pelos portugueses localizava-se no litoral, facilitando assim o contato com a Metrópole. A lógica da retirada e posterior exportação dos recursos naturais para atender às demandas da Coroa Portuguesa marcaram a primeira fase da exploração econômica, social e ambiental do país. Os “ciclos do” açúcar, da mineração, do café e a expansão da pecuária aceleraram a ocupação do território e ocasionaram a formação de cidades e vilas, inclusive pelo interior da Colônia.

Com a Revolução Industrial e a transformação das cidades em centros de produção, o fenômeno urbano foi impulsionado em todo o mundo, lançando grande quantidade de trabalhadores em cidades que não estavam prontas para acolhê-los, o que resultou na propagação de precárias condições de vida urbana.

O modelo de desenvolvimento, implementado desde os anos cinquenta no Brasil, fundava-se na hipótese de que a modernização e o crescimento econômico caminhariam lado a lado da mitigação das disparidades sociais, permitindo até mesmo o resgate da parcela marginalizada da sociedade. Ressalta-se, por oportuno, que nessa época, a população urbana representava menos da metade da população brasileira.

Infelizmente, não foi isto que ocorreu. A urbanização avançou em ritmo mais intenso do que as oportunidades de emprego, e a infra-estrutura das cidades e a degradação das condições de vida contribuíram para colocar em xeque o regime militar que se instalara em 1964. Dessa forma, a crise em que se encontravam, tanto o regime político quanto o modelo econômico brasileiro, ao final da década de setenta, refletiu-se enormemente no planejamento urbano. O recuo do Poder Público foi traduzido na degradação dos serviços públicos, na desorganização administrativa e no agravamento dos problemas sociais, dentre outros aspectos.

Com efeito, o crescimento desordenado e o fenômeno da favelização acabaram por tornar o planejamento urbano muito mais voltado para políticas sociais compensatórias do que para políticas desenvolvimentistas, exacerbando ainda mais o processo de guetificação (VAINER e SMOLKA, 1991). De acordo com Ermínia Maricato (2002), o acesso ao mercado residencial legal não incorporava nem a metade da população brasileira.

Atualmente, mais de oitenta por cento da população brasileira vive em cidades, sendo que Rio de Janeiro e São Paulo já ultrapassaram a marca de cinco milhões de habitantes. No entanto, como se sabe, tal crescimento não se deu de forma ordenada, e a vida nas grandes cidades se torna mais complexa a cada dia.

Vê-se, portanto, que a intensificação da industrialização e o fenômeno da concentração urbana no Brasil transcorreram em um curto espaço de tempo e fizeram com que a moradia precária se disseminasse, agravando ainda mais o quadro de exclusão social. Dessa forma, as cidades brasileiras transformaram-se no resultado da ocupação caótica pelo ser humano.

Por outro lado, a década de 1980 foi marcada por grandes avanços democráticos dentro da política brasileira, o que trouxe esperanças de que as décadas seguintes concretizariam as vitórias alcançadas com a nova Constituição Federal de 1988. Destaca-se que, com a inclusão de um capítulo sobre política urbana, a Carta Magna deu maior unidade à matéria urbanística, fazendo com que muitos acreditassem que uma gestão democrática das cidades seria, finalmente, implementada.

Esta mesma Constituição, de 1988, consagrou o até então inédito federalismo tripartite, elevando o município à condição de ente da federação, o que tornou mais complexa a administração pública municipal. E mais, consagrou ainda a descentralização das políticas sociais, com ampliação dos direitos dos cidadãos, o que resultaria em maior comprometimento financeiro do poder público – do Município, em particular – com os avanços da cidadania, tudo convergindo para tornar mais desafiadora a atividade de planejar e ordenar o crescimento das cidades.

Ao mesmo tempo em que a nova Constituição brasileira definiu que o Plano Diretor seria o principal instrumento da política urbana, a forma de planejar o urbano caminhou para uma corresponsabilização da gestão das cidades, visando atrair investimentos para o território municipal ao criar um clima propício aos negócios, o que foi chamado por Harvey de empresariamento da gestão urbana. Para que isso fosse possível, muitas cidades passaram a intervir pontualmente em determinadas áreas através da construção de grandes equipamentos públicos, buscando, com isso, reativar a economia local. Tal fato ocasionou um declínio do planejamento urbano tradicional, fundado em planos que, ressalte-se, havia sido reafirmado na Constituição, em detrimento de um novo modelo de planejamento, baseado em projetos que

buscavam consolidar as cidades como centros econômicos regionais, nacionais e até globais.

Em algumas cidades, como foi o caso do Rio de Janeiro, essa busca da competitividade internacional impôs-se aos acordos políticos que compunham os documentos legais do período pós-constituente, tais como o plano diretor e a lei orgânica, acarretando novos pactos sociais e arranjos institucionais (COMPANS, 2005). Assim, baseado também no argumento de que o planejamento urbano moderno era ineficaz, e que a legislação correspondente a esse ideário precisava ser flexibilizada, a administração pública carioca voltou-se para a adoção do empreendedorismo urbano, para que, inspirados pelo modelo de planejamento estratégico desenvolvido para a cidade de Barcelona, pudesse combater a desordem urbana e incentivar as atividades econômicas.

Muitos estudos que tratam das cidades pós-industriais e do modo como elas são planejadas se limitam a estudá-las dentro de um campo de conhecimento. Conforme aduz Silva (2007), Promotor de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em sua tese de doutoramento em geografia, os estudos sobre o urbano realizados no âmbito do saber jurídico são, muitas vezes, de cunho técnico, e se concentram nas várias interpretações admissíveis sobre o texto legal, bem como sua aplicabilidade ao caso concreto. O referido autor ressalta que tais estudos, em diversas ocasiões, passam ao largo das proeminentes questões sociais, visto que se atêm à avaliação dos aspectos técnico-jurídicos. Já alguns estudos feitos por profissionais do ramo da arquitetura limitam-se à investigação das diferentes tipologias produzidas nestas cidades e, em alguns casos, se restringem à análise dos padrões estéticos de determinadas construções. Diante

desta realidade, e visando buscar um denominador comum entre as várias áreas do saber que tratam da cidade contemporânea, este trabalho foi desenvolvido buscando preencher esta lacuna.

O objetivo central deste trabalho consiste na análise do motivo pelo qual o empreendedorismo urbano foi adotado na cidade do Rio de Janeiro desde o início da década de 1990. No entanto, por conta de outros estudos¹ sobre a mesma temática, que analisam de forma magistral este processo desde a primeira gestão do ex-Prefeito Cesar Maia, a partir de 1993, e também pela crença de que o estudo de dezesseis anos de governo seria algo muito complexo para esta ocasião, dado o limite de tempo, optou-se pela análise dos dois últimos governos do Prefeito Cesar Maia, ou seja, de 2001 a 2008, com destaque para as tentativas de colocar em prática o projeto de revitalização do Porto do Rio, visto ser este uma das “prioridades estratégicas” do Plano Estratégico da cidade do Rio de Janeiro.

No entanto, por este trabalho ter sido desenvolvido em uma época de transição de governo na esfera municipal, e por conta do foco dado à região portuária pela administração do atual Prefeito Eduardo Paes, não foi possível deixar de examinar brevemente os caminhos que o novo governo tem buscado para, finalmente, tirar o projeto do porto do papel, visto que pela primeira vez, depois de mais de 20 anos na história do município carioca, há alinhamento político entre as três esferas de governo, o que, em nossa opinião, favorecerá em muito o alcance dos objetivos, no que diz

¹ Maiores esclarecimentos sobre este período podem ser encontrados em COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: UNESP, 2005 e em VAINER, Carlos B. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. In: ARANTES, Otilia et al. *A cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

respeito à revitalização da área portuária por parte desta nova administração. Entretanto, ressalta-se que uma análise detalhada de tais questões deverá ser objeto de um novo estudo, dado o pouco tempo – menos de um semestre – que a nova administração está no poder.

Para que fosse possível desvendar a razão pela qual o empreendedorismo urbano se tornou um paradigma de política urbana no município do Rio de Janeiro, buscou-se, no capítulo 2, compreender o processo de urbanização das cidades desde a antiguidade clássica até os dias atuais. Tal opção de voltar tanto tempo na história, para explicar um fenômeno atual, se justificou por conta dos estudos empreendidos no que diz respeito à redefinição da noção de espaço público, tema tratado no terceiro capítulo. Em que pese a importância do espaço público dentro de uma sociedade, como forma de definição da noção de cidadania, e partindo do pressuposto de que muitos dos espaços públicos criados nas cidades empreendedoras são fragmentados, protegidos e voltados para um tipo de público específico, tornou-se necessário o retorno às raízes clássicas, para que fosse possível fazer uma comparação entre o significado original e o atual do vocábulo “público”, mostrando, dessa forma, como o esvaziamento da vida pública e a confusão entre as noções de cidadão e consumidor influenciaram o meio ambiente urbano.

Ademais, tanto no capítulo 2, quanto no capítulo 3, procurou-se enfatizar a relação entre o desenvolvimento industrial e a organização do ambiente urbano até os dias atuais. Isto porque acredita-se que somente seria possível avaliar a experiência do governo carioca nos últimos anos a partir de tal análise, já que o cenário atual dos grandes centros traduz as transformações advindas da perda da importância das

atividades industriais por conta do fortalecimento da economia de serviços, o que trouxe inúmeras alterações à estrutura urbana.

Em face às profundas transformações sofridas pela sociedade brasileira desde os anos oitenta, mostrou-se necessária a elaboração de um capítulo voltado para o exame da política e do planejamento urbano no ordenamento jurídico brasileiro a partir da promulgação da Constituição de 1988. Isto porque a Lei Maior tratou, pela primeira vez, da cidade, e consolidou muitas das ideias dos movimentos sociais urbanos. Assim, o capítulo 4 foi organizado no sentido de mostrar que, somente com o advento da Constituição de 1988 e, posteriormente, com o Estatuto da Cidade, as normas urbanísticas em nosso ordenamento jurídico ganharam novos contornos, já que foram introduzidos conceitos inovadores no que tange à propriedade, à política urbana e à função social da cidade. Ademais, as normas jurídicas constitucionais relacionadas ao ordenamento da cidade privilegiaram o pacto federativo, definindo competências da União, dos Estados e dos Municípios, com o intuito de assegurar o direito à cidade.

O modelo empreendedor de gestão da cidade tem grande relevância no contexto dos estudos jurídicos, uma vez que as administrações locais se utilizam de alguns dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, e em seus planos diretores, para efetivar parcerias com a iniciativa privada, destacando-se as operações urbanas consorciadas. Sendo assim, o capítulo 4 buscou mostrar quais os instrumentos do Estatuto da Cidade que mais se relacionam ao planejamento urbano empreendedorista, objeto de nosso estudo, com destaque para as Operações Urbanas Consorciadas.

Como estratégia metodológica para um melhor diagnóstico das tendências do empreendedorismo urbano dentro da realidade carioca, optou-se pela realização de um

estudo de caso. Dessa forma, concluiu-se que, além do levantamento bibliográfico e da consulta teórica, seria importante a utilização de fontes personificadas. Para tanto, a coleta de dados primários desenvolveu-se através de entrevistas com os agentes que atuam no processo de gestão e produção do espaço urbano carioca, bem como com aqueles envolvidos no desenvolvimento urbano das cidades norte-americanas, em busca de um levantamento de dados empíricos e comparativos. Ademais, foram necessárias a coleta e a análise de documentos e legislações.

Nesse sentido, o capítulo 5 voltou-se para a investigação dos rumos da atuação da administração municipal do Rio de Janeiro nas duas últimas gestões do governo Cesar Maia, com destaque para as tentativas de pôr em prática o projeto de revitalização da região portuária. A pesquisa, portanto, procurou avançar a partir da avaliação das formas de articulação dos atores públicos e privados nesse modelo empreendedor de gestão da cidade.

Não poderíamos deixar de observar que a revitalização de centros urbanos em áreas portuárias é uma tendência mundial que se iniciou a partir das experiências emblemáticas de cidades norte-americanas, com destaque para Baltimore, Boston e Nova Iorque, que recuperaram áreas antigas, degradadas e abandonadas, ao dar impulso a novos usos, retirando-as desse processo de declínio. A renovação de Barcelona, em especial, tornou-se paradigmática das experiências de requalificação urbana.

Sendo assim, buscou-se analisar as experiências internacionais e as formas como tais cidades “recuperaram o diálogo da cidade com o mar”², através da renovação de suas áreas portuárias. Ressalta-se que, para tanto, uma viagem de estudo foi feita com o intuito de colher material de fontes primárias e de visitar as áreas em questão, para que fosse possível uma análise própria do que foi feito em cada um dos aludidos locais.

Através de um estudo comparativo com as experiências norte-americanas e europeias, mais precisamente de Barcelona, pretende-se contribuir para apontar os limites e as possibilidades do empreendedorismo urbano aplicado à realidade da metrópole carioca.

Por fim, ressalta-se que ainda que seja indiscutível a metamorfose de Barcelona, por conta dos Jogos Olímpicos, ou das cidades norte-americanas, a partir da revitalização de suas áreas portuárias, tornou-se necessário avaliar se a exportação de um modelo bem sucedido para uma realidade totalmente distinta, onde sempre houve um predomínio de políticas públicas envolvidas com os interesses das camadas dominantes e onde, a cada dia, crescem as desigualdades, é uma estratégia adequada. Portanto, essa pesquisa procurou avaliar se o empreendedorismo urbano é um modelo versátil, capaz de se adaptar à realidade dos países subdesenvolvidos e, mais especificamente, à do Rio de Janeiro.

2 Frase muito utilizada pelos governos engajados em pôr em prática a revitalização de áreas portuárias, bem como pelos entusiastas dessa prática. Em todas as entrevistas realizadas, bem como em diversos exemplares da literatura especializada, encontramos essa ideia como legitimadora do processo de renovação de frentes marítimas.

2. DA *POLIS* GREGA À CIDADE CONTEMPORÂNEA

O emprego da palavra “urbanismo”, tal como a conhecemos hoje remonta há mais de um século. Tal expressão foi criada em 1867, pelo arquiteto espanhol Cerdà, na sua *Théorie générale de l'urbanisation* (HAROUËL, 1985), e hoje vem designar uma técnica e ciência interdisciplinar, de caráter crítico, que engloba grande parte do que se refere à cidade, e que busca organizar os espaços habitáveis, visando à realização da qualidade de vida humana (SILVA, 2006).

Ainda que o neologismo só tenha, aproximadamente, cem anos, seu significado é tão antigo quanto a civilização urbana. No entanto, por conta de nosso objeto de estudo, vamos nos limitar ao estudo da história do urbanismo ocidental da Antiguidade Grega até os dias de hoje, visto que aí nasce o urbanismo moderno.

Ressalta-se, por oportuno, que o urbanismo tornou-se fundamental para o estudo das cidades, especialmente a partir da Revolução Industrial, quando se buscou analisar como os núcleos urbanos foram desenvolvidos e qual seria a melhor forma de organizar seu crescimento. É daí que remonta o urbanismo tal como conhecemos nos dias de hoje, como campo de estudos interdisciplinares.

Se na Era pré-industrial, o urbanismo foi concebido como a arte de embelezar as cidades, hoje é entendido como um instrumento de ajuste dos desequilíbrios urbanos provenientes da urbanização desordenada. Sendo assim, nas palavras de José Afonso da Silva (2006), “o urbanismo busca a organização dos espaços habitáveis visando à realização da qualidade de vida humana”. Já o planejamento urbano envolve os processos de produção do espaço urbano e deve ser compreendido como o

início de qualquer atividade de ordenamento urbanístico, pois ao exercer uma ação de ordenação é preciso ter uma ideia daquilo que se almeja alcançar.

Destarte, a fim de compreendermos a jornada de transformações das cidades, torna-se essencial o exame de como os núcleos urbanos foram formados e de como se deu o seu rápido crescimento, especialmente a partir da Era Industrial.

2.1 O URBANISMO NA ANTIGUIDADE CLÁSSICA

Compreender a *polis* grega é muito importante para o estudo das cidades nos dias de hoje, por conta da importância concedida ao espaço público na antiguidade. Para os gregos, a *polis* era uma comunidade de cidadãos e sua fundação era, primeiramente, um ato político. No entanto, o elemento religioso não estava ausente, sendo a religião um dos elementos que compunham a solidariedade entre os membros da sociedade civil, juntamente com os elementos de ligação de natureza defensiva e política.

As cidades gregas, até o final do século VI, apresentavam-se na forma de bairros habitacionais, com ruas estreitas e tortuosas, que se dispunham próximas a uma colina onde se localizava a acrópole, local fortificado e que por muito tempo foi o símbolo do poder político. Na cidade baixa, localizava-se a ágora, que aos poucos se tornou o centro da vida política, administrativa e religiosa da *polis*, concentrando ao seu redor os principais edifícios públicos. São dessa época também as primeiras tentativas de melhoramento urbano, que objetivavam aprimorar as condições de existência da cidade, com ênfase no provisionamento de água, grande preocupação do urbanismo grego.

Platão e Aristóteles foram os grandes teóricos do urbanismo da Grécia antiga, ao definirem os princípios básicos para a instalação material da cidade ideal (HAROUEL, 1985). A população deveria ser sempre restringida, visto que essa era a qualidade fundamental para o adequado desenvolvimento da vida civil. Quanto a isso, Benevolo ressalta que:

“A população deve ser suficientemente numerosa para formar um exército na guerra, mas não tanto que impeça o funcionamento da assembleia, isto é, que permita aos cidadãos conhecerem-se entre si e escolherem seus magistrados. Se ficar por demais reduzida, é de temer a carência de homens; se crescer demais, não é mais uma comunidade ordenada, mas uma massa inerte, que não pode governar-se por si mesma. Os gregos se distinguem dos bárbaros do Oriente porque vivem como homens em cidades proporcionadas, não como escravos em enormes multidões. Têm consciência de sua comum civilização, porém não aspiram à unificação política, porque sua superioridade depende justamente do conceito da *polis*, onde se realiza a liberdade coletiva do corpo social (pode existir a liberdade individual, mas não é indispensável)” (BENEVOLO, 2007, p.77).

Nas cidades gregas, o espaço era dividido em três zonas: as áreas privadas, ocupadas pelas moradias, as áreas sagradas, ocupadas pelos templos, e as áreas públicas, destinadas à política, ao comércio, ao teatro, dentre outras (BENEVOLO, 2007). Não se previam zonas fechadas e independentes na cidade grega, pois a população deveria ser capaz de reunir-se como uma comunidade orgânica.

Vale ressaltar que as moradias eram todas do mesmo feitio, e só se diferenciavam pelo tamanho, mas não pelo estilo, uma vez que sua simplicidade traduzia as limitações da vida privada. Ademais, eram distribuídas livremente pela cidade, sem que formassem bairros divididos por classes.

A partir dos séculos IV e V, surgiram os primeiros traçados urbanos ortogonais, que acabaram por se tornar habituais, tanto para a fundação de novas cidades quanto para a expansão e o planejamento das já existentes. Pouco a pouco, o emprego do

plano ortogonal passou a ser associado a uma concepção urbana preocupada com o grandioso e o monumental.

É possível afirmar que existia na Grécia antiga um legítimo direito urbanístico, no qual a desapropriação era constantemente utilizada para as grandes obras públicas urbanas, já que uma das maiores preocupações do urbanismo grego era proteger o espaço público contra os empreendimentos particulares. A decisão de desapropriação, bem como a de realização de grandes obras urbanísticas, era função de uma assembleia popular sobre proposição dos magistrados, pois havia uma intenção de não lesar os proprietários expropriados.

Já para os romanos, a fundação de uma cidade era um ato sagrado e suas cidades-padrão tomavam a forma de um quadrado ou de um retângulo, do qual o *decumanus* e o *cardo*³ constituíam as medianas. Os principais elementos urbanos das cidades romanas eram a muralha, as ruas, o fórum, os equipamentos públicos e as habitações.

A insegurança, em alguns momentos na história das cidades romanas, tornou obrigatório o enclausuramento atrás das muralhas, que também tinham um valor religioso e mítico, ao representarem a materialização da limitação dos núcleos populacionais. As ruas, geralmente, eram pavimentadas e cercadas de calçadas, com dimensões aproximadas de 12 metros para o *decumanus* e a metade para o *cardo*.

O fórum era uma praça rodeada de edifícios públicos, geralmente ligados por colunas inspiradas nos pórticos das ágoras gregas, constituindo, assim, o coração da

³ A cidade romana articulava-se a partir do cruzamento de duas vias principais: *cardo*, no sentido norte-sul e *decumanos*, no sentido leste-oeste. Era esse o ponto onde situavam-se os edifícios públicos e o fórum.

cidade romana. Lá era normalmente construído o edifício que abrigava tanto as transações comerciais, quanto o exercício da justiça pelos magistrados.

Quanto aos equipamentos públicos, uma praça especial continha os edifícios destinados ao lazer, tais como teatros, circos, anfiteatros e termas. Dentre os demais monumentos essenciais, podemos ressaltar os palácios, os edifícios administrativos, os templos, os arcos do triunfo e as diversas estátuas que enfeitavam as vias e praças públicas, muitas vezes dispostos de forma a criar uma perspectiva monumental.

Por fim, as habitações dividiam-se entre *domus* e *insulae*, a primeira, o tipo clássico da casa particular romana, destinada à vida familiar e de seus empregados, e a segunda traduzia-se em edifícios coletivos de vários andares, divididos em apartamentos para aluguel.

Após a independência de Roma, o crescimento urbano se deu ao redor do fórum, e a cidade acabou por se desenvolver sem um plano preestabelecido, segundo um traçado bastante irregular. A Roma do final da República era uma cidade mal concebida e mal construída, cuja rede de vias públicas e praças era insuficiente.

Sendo assim, verdadeiras operações de urbanismo foram necessárias para transformar a paisagem de Roma, e os supervisores de obra e os magistrados tiveram papel essencial nessa questão. Vale ressaltar que os trabalhos de urbanização de Roma não poderiam ter sido realizados sem a coação de alguns proprietários que, por ventura, resistiam à cessão.

Como se vê, desde a Antiguidade já existiam as grandes operações urbanas, que surgiam com o intuito de melhorar as cidades e adequá-las às novas necessidades de seus habitantes.

2.2 DO PERÍODO MEDIEVAL AO RENASCIMENTO

Com a queda do Império Romano, a vida cidadina diminuiu e, em muitos casos, foi interrompida no continente europeu. Após a ocupação de várias regiões pelos reinos bárbaros, e a resistência à conquista dos árabes, as cidades retornaram a uma fase de desenvolvimento, deixando, porém, para trás, suas características originais, o que representou uma quebra entre os dois períodos (BENEVOLO, 2007).

As novas cidades surgiram por cima das antigas, mas não mantiveram muitas características de outrora. Na organização política feudal, as cidades não eram mais os centros administrativos, mantendo minimamente sua característica de centro de produção e de troca (BENEVOLO, 2007).

Ressalta-se que foi durante o período medieval que ocorreu, no continente europeu, o grande crescimento urbano, que acabou por formar a maioria das aglomerações modernas, enquanto que, no Renascimento, as novas formações urbanas foram menos numerosas.

A Igreja salvou a vida urbana no tempo das grandes invasões, pois ela significava proteção. Diversas cidades surgiram no entorno de um monastério ou de um castelo, edificações que passaram a ser vistas como grandes fortalezas, onde se refugiava a população das redondezas, a cada sinal de alerta. No entanto, ao final das invasões do período medieval, assistiu-se a um crescimento demográfico significativo, com o renascimento de cidades.

O plano das cidades medievais apresentava, em um primeiro momento, uma total ruptura com os traçados urbanos ortogonais. O nascimento e o crescimento das

idades se efetuaram através do desenvolvimento linear, ao longo de uma estrada ou de um rio, ou pela atração por um núcleo urbano ou edifício imponente, resultando em uma aglomeração circular. Posteriormente, houve um retorno aos traçados ortogonais.

Um dos principais elementos urbanos da cidade medieval era a muralha, pois tal aglomeração deveria estar em condições de garantir sua segurança, e o mesmo imperativo encontrava-se quanto à água. Em relação às ruas medievais, havia uma grande variação: enquanto tortuosas e estreitas nas cidades mais antigas, eram largas e retas nas cidades novas. Pode-se dizer que a rua medieval constituía uma espécie de prolongamento das casas que a cercavam, pois mais do que uma via de comunicação, era um espaço onde se vivia.

Em contrapartida, o Renascimento pode ser compreendido como uma ruptura com o urbanismo medieval (HAROUEL, 1985). Dessa forma, definiu-se que o plano da cidade deveria ser elaborado conforme seu sítio, ou seja, ele seria uma adequação ao terreno sobre uma colina, ou um quadriculado para uma cidade plana situada ao lado de um rio.

No entanto, a cidade ideal, quando partisse do zero, deveria ter a forma de um octógono regular com uma praça do mesmo formato no centro, de onde partiriam oito ruas cortadas por vias circulares concêntricas ao traçado octogonal.

Na Renascença, o traçado urbano era considerado uma das condições de beleza da cidade (HAROUEL, 1985). Uma vez que não fosse possível alcançar a cidade ideal, alguns princípios eram adotados a fim de se atingir uma perspectiva monumental, tais como a implantação de ruas retilíneas, a procura de um eixo de simetria na

composição urbana, a convergência de ruas para um edifício ou uma praça e a ligação orgânica entre diversas partes de uma cidade.

É também na época do Renascimento que tem início a expansão mundial da civilização europeia, com o descobrimento de vários territórios além-mar (BENEVOLO, 2007).

2.3 O URBANISMO CLÁSSICO

Os séculos XVII e XVIII marcaram o apogeu do urbanismo clássico, trazendo como principais preocupações práticas a recusa do gigantismo urbano, as exigências de salubridade e o embelezamento.

Esta época foi marcada pela propagação dos planos de melhoramentos e embelezamentos, bem como por intervenções que se baseavam no urbanismo sanitarista. Cumpre salientar que muitas das intervenções foram de encontro à história das cidades e da civilização, ao destruírem a forma urbana medieval ou colonial, por conta das transformações estéticas e higiênico-sanitárias.

A partir de então, o traçado urbano, para que fosse considerado belo, deveria corresponder a uma figura regular (HAROUËL, 1985), o que denota a predominância da ideia de perspectiva monumental. Ressalte-se que a beleza das cidades consistia, sobretudo, na disposição das vias de circulação. Ademais, a regularidade das fachadas era o recurso a ser buscado no urbanismo clássico, bem como a abertura da cidade para o rio, antes separado pelas muralhas.

Outra característica marcante do urbanismo dessa época foi a criação das praças reais, que resultavam da associação de dois elementos anteriormente separados: a

praça programada e a estátua do soberano, um visível reflexo urbanístico da monarquia absolutista. Com isso, é nítida a influência francesa no urbanismo que vem a substituir, gradativamente, a influência italiana no século XVII.

Com o crescimento da escala das cidades, surgiram novos desafios ao planejamento urbano. Como consequência deste processo, houve a criação de leis voltadas para o ordenamento urbanístico. Desta forma, o desenvolvimento do direito urbanístico se deu com a regulamentação do urbanismo, a fim de descartar ao máximo os riscos de incêndio. Ademais, regras relativas à solidez dos edifícios surgiram, a fim de coibir riscos e melhorar a circulação.

Salienta-se que as três maiores preocupações do urbanismo dessa época consistiam na circulação, na segurança e na estética, e encontravam-se algumas vezes reunidas em um único documento jurídico, a fim de se chegar a uma planificação urbana integral.

2.4 DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À GLOBALIZAÇÃO

A partir de meados do século XVIII, um novo processo, iniciado na Inglaterra, mudou completamente o rumo das cidades em todo o planeta, encerrando de vez a transição entre o feudalismo e o capitalismo. De acordo com Peter Hall, com as consequências trazidas pela Revolução Industrial, *“pairava sobre todas as cidades, e sobre Londres em especial, um espírito de mudança cataclísmica e mesmo violenta”* (HALL, 2002, p. 27).

É inegável que o aumento da produção com a Revolução Industrial possibilitou um crescimento demográfico e, em alguns países, uma elevação significativa do nível

de vida. Enquanto a população mundial quadruplicou desde 1850, a população urbana se multiplicou por dez (HAROUEL, 1985), após o fenômeno da industrialização, o que determinou o surgimento de inúmeras cidades.

Em muitos casos, a criação de novos centros urbanos relacionava-se às vias de comunicação marítima e terrestre, ou até mesmo ao turismo. Ao mesmo tempo, aglomerações operárias começaram a surgir, fomentadas por indústrias carentes de mão de obra.

A cidade tornou-se “*um organismo complexo, onde cada engrenagem era fruto de uma alta tecnicidade*” (HAROUEL, 1985, p. 110). Um exemplo disso foi o aparecimento de novos equipamentos urbanos, tais como a iluminação pública, as autoestradas e até os aeroportos.

Outro fator a ser destacado diz respeito às tendências do pensamento político então surgidas, com a desvalorização das formas clássicas de domínio público do ambiente construído, o que fez com que os problemas da cidade industrial ficassem patententes. Neste aspecto, Benevolo oferece uma importante contribuição ao estudo das cidades, quando afirma:

Os economistas ensinam a limitar a intervenção pública em todos os setores da vida social e também no urbanístico. Adam Smith aconselha os governos a vender os terrenos de propriedade pública, para pagar suas dívidas. Estes conselhos são recebidos de bom grado pela classes dominantes, que têm interesse em fazer valer, também no campo imobiliário, a liberdade da iniciativa privada, isto é, têm condições de aproveitar a desordem urbana sem sofrer-lhes as consequências. Mas algumas desvantagens de ordem física (o congestionamento do tráfego, a insalubridade, a feiura) tornam intolerável a vida das classes subalternas, e ameaçam, a partir de certo momento em diante, o ambiente, em que vivem todas as outras classes (BENEVOLO, 2007, p. 552).

Assim, com o crescimento desordenado das cidades industriais, o núcleo citadino original, já completamente degradado, deu origem a um novo ambiente

construído, a periferia, que surgiu como resposta à falta de planejamento dos centros urbanos e também em decorrência da nova dinâmica capitalista que se instaurara.

Iniciou-se, portanto, a era das cidades-satélite e dos bairros periféricos, que visavam conter o gigantismo urbano. Ao mesmo tempo, os esforços nas grandes cidades existentes se voltavam para um desenvolvimento planejado, com a abertura de largas vias retilíneas.

Destarte, é possível constatar que o urbanismo, tal como o conhecemos nos dias de hoje, nasceu em decorrência da Revolução Industrial, que lançou uma população trabalhadora em cidades que não estavam prontas para acolhê-las, e que não possuíam nem mesmo os mais embrionários serviços públicos municipais, resultando, portanto, em um crescimento urbano desorientado. Assim, por conta do ritmo em que o “industrialismo” (MUNFORD, 1998) se difundiu no ocidente, era quase inexecutável construir cidades apropriadas à nova realidade que se instaurara.

Se ao final do século XIX, as barreiras dos transportes estabeleciam limitações ao crescimento das cidades, na primeira metade do século XX esse problema deixou de existir pela propagação das estradas de ferro e, posteriormente, pelo advento do automóvel e das estradas. Nos EUA, por exemplo, as novas técnicas de construção transformaram a paisagem urbana através da verticalização. Ademais, o centro das grandes cidades norte-americanas começou a sofrer um processo de despovoamento, por conta da propagação de escritórios e da suburbanização, o que acarretou a transformação de alguns bairros em desertos noturnos.

A massa urbana se alastrou e à medida que o crescimento se afastava do centro, se tornava cada vez mais desordenado, o que fez com que Munford concluísse:

Aquelas vastas massas urbanas podem comparar-se a um exército mal equipado e desorganizado, que perdeu seu chefe, dispensou seus batalhões e companhias, rasgou suas bandeiras e foge em todas as direções (MUNFORD, 1998, p. 584).

Diante desse cenário perturbador, surgiu a mais difundida corrente do urbanismo moderno, a corrente progressista, que era obcecada pela modernidade. O urbanismo modernista progressista desprezava a cidade antiga e tinha como base a racionalidade e a rigidez, defendendo uma nova arquitetura à base de formas puras, diretamente influenciadas pelo cubismo (HAROUEL, 1985).

O imóvel coletivo era o retrato perfeito do ideal do urbanismo progressista, que acreditava na necessidade de um zoneamento das funções urbanas. Cumpre salientar que, a partir do ano de 1928, ganhou força um movimento internacional denominado CIAM⁴, uma série de eventos, organizados por renomados profissionais da arquitetura, que ajudaram a expandir um novo conceito em arquitetura, urbanismo e design, conceito este calcado no funcionalismo e no racionalismo.

Em 1933, em um dos encontros do CIAM, foi elaborada a Carta de Atenas, verdadeiro manifesto dos urbanistas progressistas. Este documento versa sobre a Cidade Funcional, na qual as funções de habitação, trabalho e lazer são conferidas a zonas específicas, sem esquecer a circulação, concebida como uma função distinta, influenciando na diferenciação das vias, segundo a velocidade.

O esquema urbano era considerado válido em qualquer lugar, pois era concebido para o homem-padrão, uma vez que para Le Corbusier, ícone do modernismo, todos os homens têm as mesmas necessidades. Assim, ele contribuiu

⁴ Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.

para a prevalência de um modelo urbanístico que desmembrou a cidade e causou uma “*fratura do espaço urbano*”, de acordo com Henri Lefebvre (1999: 45). Vale ressaltar que tais ideias influenciaram diretamente a reconstrução das cidades europeias após a Segunda Guerra Mundial, e a concepção do Plano Piloto de Brasília, por Lúcio Costa.

Outra discussão ocorrida em um dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, por volta da década de 1950, reinventou a expressão “centro cívico”, que passou a ser entendida como uma nova urbanidade, que valorizava o espaço público urbano das cidades tradicionais, com destaque para as ruas, como uma área de integração do homem com o seu meio (ABRAHÃO, 2008).

A partir do quinto decênio do século XX, foram muitas as contestações ao urbanismo progressista, com destaque para a socióloga americana Jane Jacobs, cujas críticas se mostram muito pertinentes. Poderíamos escrever um outro trabalho somente sobre tal assunto, no entanto nos deteremos às críticas que mais se relacionam ao tema aqui escolhido.

Primeiramente, ressalta-se que a crença dos modernistas nas máquinas de morar e no poder mediador do Estado mostrou o desconhecimento dos mesmos quanto às tensões inerentes à sociedade capitalista. Ademais, foi possível notar o quão nocivo era o desprezo ao antigo, visto que a sociedade, em muitos casos, perdeu a identidade, com a destruição de seu patrimônio arquitetônico, o que pode ser considerado um verdadeiro assassinato da cidade.

Outra crítica que se fez, e ainda se faz, ao ideário modernista diz respeito à monotonia das paisagens urbanas criadas à época do auge do movimento, paisagens estas que muitas das vezes se transformaram em espaços-de-ninguém, como dizia

Jacobs. Os limites entre o espaço público e o espaço privado ficaram indefinidos, visto que uma das diretrizes do urbanismo progressista baseava-se na ideia de que a rua deveria ser abolida, por seu caráter antiquado, barulhento e ameaçador, o que ia de encontro aos padrões pretendidos de higiene e luminosidade (HAROUEL, 1985). Ademais, ao condenar a mistura das habitações às áreas de trabalho e lazer, o modernismo deu causa à imbricação do público e do privado, ao eliminar a multiplicidade das cidades.

Dessa forma, se na *polis* grega o homem deveria permanecer na rua para interagir com os demais, visto que o espaço público traduzia-se no local da ação política, na cidade moderna, o espaço público, que a princípio deveria ser de todos, passou a ser um espaço em branco. Consequentemente, o legado modernista transformou a sociedade atual em uma “*triste civilização de empilhadores de tijolos furados, de concreto e de montadores de estruturas metálicas*” (JACOBS, 2003). O abandono da rua, como preconizavam os modernistas, acarretou o sumiço dos maiores benefícios da vida urbana, tais como o contato, a formação das crianças e a diversidade das relações humanas. Além disso, a eliminação da rua enquanto área de convívio, substituída por espaços vazios, contribuiu para a alienação dos habitantes citadinos.

Diante deste cenário, a partir do início dos anos 70, desenvolveu-se um forte movimento que foi ao encontro dos padrões predominantes de planejamento e controle do uso do solo urbano. Em consequência, houve uma ruptura com a visão modernista⁵

⁵ Do final do século XIX até os anos 1960, configuraram-se duas linhas distintas de urbanismo. Uma iniciou-se nos planos de melhoramento, que já na década de 70, receberam o nome de planos diretores de desenvolvimento integrado. A outra teve origem no movimento modernista e se difundiu com os congressos do CIAM, sendo a

de planejamento e desenvolvimento urbano que, embora tenha sido muito útil para mitigar os dilemas do pós-guerra, no que tange à reconstituição do tecido urbano, mostrou-se uma estratégia incapaz de fazer avançar o ordenamento urbanístico em linha com as transformações ocorridas na sociedade.

A flexibilização da legislação, inspirada no ideal modernista/progressista tornou-se necessária, visto que tais normas desconheciam as especificidades espaciais, sociais e ambientais do meio ambiente urbano. Ademais, tais leis correspondiam a um ideário referente a um Estado-Nação, provedor e condutor do processo de desenvolvimento urbano, o que não traduzia mais o cenário que se sobressaía, caracterizado pela desregulamentação, pela privatização e pelo desmantelamento da proteção social e das regulamentações que garantiam o interesse público (COMPANS, 2005).

Outro ponto que merece destaque é o fato de que muitas cidades que se baseavam fortemente na indústria, como força motriz de sua economia, sofreram um enorme declínio, especialmente a partir da segunda metade do século XX. As décadas de 70 e 80 deste mesmo século foram um período complexo, no que diz respeito à economia mundial, que passou por um processo de reestruturação que acarretou um ajuste social, político e econômico, com o surgimento de novos setores de produção, novas maneiras de especulação financeira e novos mercados (HARVEY, 2006).

construção de Brasília a principal obra deste movimento. O modernismo, que inspirou diversos profissionais brasileiros e predominou em meados do século passado, pressupunha uma ruptura com a cidade antiga e tinha como base a racionalidade e a rigidez, defendendo uma nova arquitetura à base de formas puras, diretamente influenciadas pelo cubismo.

Dentre os novos mercados surgidos, destacam-se as finanças, a mídia e o entretenimento.

Pode-se dizer que a crise do capitalismo, ocorrida no último quartel do século XX, mostrou a necessidade de uma reforma do Estado, e tem na descentralização uma de suas principais características. Quanto a isso, Santos afirma:

O poder público perdeu a capacidade de ser o fiador dos compromissos fordistas-keynesianos e teve de enfrentar a chamada “reforma do Estado” que redefiniria seu papel na ordem internacional que entrara em vigor no início dos anos 1980. (...) Uma das principais faces da reforma do Estado tem sido a descentralização em direção aos governos infranacionais. (...) O argumento mais frequentemente utilizado a favor dessa descentralização baseia-se na premissa da melhoria do gerenciamento do setor público (...) (SANTOS, 2008, p. 9).

É evidente que tais mudanças ocasionaram novas formas de produção do espaço urbano contemporâneo. A reforma do Estado significou um apequenmento das expectativas do planejamento urbano, visto que o compromisso do Poder Público deixou de ser o desenvolvimento, com seus reflexos no ordenamento territorial, para voltar-se às políticas sociais.

Nesse contexto, surgiu o empreendedorismo urbano, também chamado por alguns autores de empresariamento urbano, ou planejamento urbano estratégico, que buscava, dentre outros aspectos, ocupar o lugar do obsoleto modelo modernista e retirar as cidades de um período de estagnação econômica causado, sobretudo, pela desindustrialização e pelas consequências da crise do capitalismo e da reforma do Estado.

Ressalte-se que essa nova forma de intervenção sobre o território inspirou-se nas premissas do planejamento empresarial, originalmente sistematizado na Harvard Business School (VAINER, 2000) e inseriu-se nas propostas de reforma do Estado,

que visavam contribuir para uma maior eficiência produtiva. Com isso, firmou-se um modelo que pregava a produtividade, a competitividade e a subordinação dos fins à lógica do mercado, o que David Harvey chamou de “empresariamento da gestão urbana” (HARVEY, 1996).

A partir daí, passou-se a acreditar que a estratégia de planejamento baseada no modelo de gestão empresarial deveria ser incorporada pelos governos locais, em virtude da grande semelhança guardada entre as questões enfrentadas tanto pelas cidades quanto pelas empresas. Voltando um pouco no tempo, é possível observar que tal ideia não é inédita, visto que o urbanismo modernista também tinha como padrão uma empresa privada: a fábrica taylorista. Sobre esse assunto, Ascher ressalta:

Lendo a Carta de Atenas, cremos às vezes estar lendo uma transposição quase direta das teses de Taylor ao urbanismo. (...) A cidade adquiriu o caráter de uma empresa estudada de antemão e submetida ao rigor de um plano geral (ASCHER, 2004, p. 54)

Entretanto, no modelo modernista, foram os princípios de organização da produção taylorista que inspiraram os urbanistas na elaboração de seus planos urbanos. Já no empresariamento urbano, o que os seduziu foi a unidade de gestão e negócios da empresa privada (VAINER, 2000).

Outra característica marcante dessa nova forma de planejar o urbano foi a composição de alianças entre os diversos agentes envolvidos no processo de produção do espaço, uma vez que os municípios passaram a experimentar insuficiência de um fluxo regular de receitas, que pudesse garantir-lhes autonomia financeira para o financiamento de programas urbanos. Assim, ganharam força as políticas que apontavam para uma corresponsabilização da gestão das cidades (MARICATO, 2000), com a efetivação de parcerias entre o poder público e esses diferentes agentes

buscando superar as dificuldades que o Estado enfrentava. Nesse sentido, Compans explica:

A falência do modelo de financiamento público – principal sustentáculo da política urbana no período fordista – foi provavelmente um fator determinante, relacionado à crise do *welfare state keynesiano* e mais amplamente ao esgotamento do fordismo enquanto modelo de desenvolvimento. A dependência do financiamento privado transformou radicalmente a relação entre estado e atores econômicos, ao subordinar a atuação do poder público à lógica da rentabilidade dos investidores privados (COMPANS, 2005, p.89).

Portanto, nota-se que o novo modelo de gestão urbana pressupunha a promoção do crescimento econômico a partir da criação de um clima favorável aos negócios, e de parcerias público-privadas que, ao mesmo tempo, substituíam a atuação urbanística comandada exclusivamente pelo Estado, e garantiam que o interesse do mercado participasse diretamente do processo de decisão. Quanto a isso, Harvey faz uma importante colocação, quando afirma:

O novo empresariamento urbano se caracteriza, então, principalmente pela parceria público-privada tendo como objetivo político e econômico imediato (...) muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico (HARVEY, 1996, p. 53).

Sendo assim, a efetivação de parcerias público-privadas tornou-se o caminho inevitável para muitos municípios em todo o mundo. Tais cidades buscavam uma solução para a incapacidade do Estado de responsabilizar-se financeiramente pela provisão de bens públicos ou semipúblicos. A partir daí, cresceu a demanda por novos instrumentos legais de política urbana, e a iniciativa privada passou a ocupar um papel de destaque na gestão das cidades, por conta da transferência de diversas competências públicas ao setor privado, numa interpenetração do Estado e do capital (COMPANS, 2005).

Com o sucesso do empreendedorismo urbano, cada cidade teve que achar sua janela de oportunidade e, por meio dela, inserir-se no novo mapa do mundo (SÁNCHEZ, 2003). Surgiram, portanto, as cidades-mercadoria, produtos de um planejamento urbano estratégico.

A partir da rápida e desigual globalização dos processos econômicos, as cidades e seus construtores passaram a buscar seu lugar, na tentativa de alinhar dinâmicas locais às requisições imaginadas, presumidas ou reais de um não-regulamentado e avassalador sistema econômico internacional. As antigas formas e funções, configurações políticas e organizacionais tradicionais cederam lugar a uma nova e visionária urbanidade que recriou e reposicionou as cidades para a competitividade urbana.

Conseqüentemente, esse novo paradigma significou a recriação e a re-imaginação do espaço urbano, não somente aos olhos dos planejadores e criadores da cidade, mas também para os usuários externos, tais como o investidor, o homem de negócios, as elites culturais e o turista bem abastado. Vale ressaltar que esses *outsiders* (SWYNGEDOUW, 2003) estão articulados com as elites da cidade, esta que é oferecida como uma bandeja de doces àqueles usuários temporários. Vainer sintetiza este processo quando afirma:

(...) transformada em coisa a ser vendida e comprada, (...) a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis (VAINER, 2000, p. 83).

Arantes (2000) também faz uma importante colocação, quando afirma que o modelo de planejamento empreendedor pressupõe “a promoção de um produto inédito,

a saber, a própria cidade, que não se vende (...) se não se fizer acompanhar por uma adequada política de image-making”.

Esse novo tipo de planejamento, portanto, implicou a competição das cidades no mundo globalizado e informatizado, visando atrair investimentos privados para o território citadino. Os planos diretores, em sua nova modalidade estratégica, orientaram intervenções pontuais no território municipal, que normalmente se materializam em grandes equipamentos públicos, tais como museus, centros culturais ou esportivos, em busca da reativação econômica dos lugares.

Nesse contexto, os grandes projetos urbanos se tornaram o novo paradigma da política urbana, a partir da lógica de desenvolvimento que considera os megaprojetos e o marketing urbano como alavancas para gerar crescimento e atrair investimentos. Assim, para os defensores da cidade empreendedora, os grandes projetos são vistos como catalisadores das mudanças urbanas e políticas, pois incorporam processos sentidos local, regional, nacional e internacionalmente.

A partir da intervenção nas cidades, por meio dos grandes projetos urbanos, passou-se da era do plano para a do projeto, do *Master Plan* ao *Master Project*⁶. Prova disso é que essas novas práticas de planejamento urbano ganharam o apoio de

⁶ O modelo modernista se associava a um tipo de planejamento racional, que trazia subjacente a ideia de reforma radical e estrutural da cidade e da sociedade. Predominava a ideologia da tecnocracia, ou seja, da supremacia do conhecimento técnico-científico, que deveria ser o responsável por conduzir a atuação do poder público. Os *Master Plans* traduziam esse ideário e eram, em sua grande maioria, imensos volumes compostos por mapas, pesquisas e números, que problematizavam uma série de questões, sem que efetivamente tivessem aplicação prática. Citamos, como exemplo disto, o Plano Doxiadis do Rio de Janeiro, de 1965. Tais planos normalmente eram elaborados por equipes multidisciplinares, de escritórios privados, fora das administrações municipais e, por isso, despejavam sobre elas uma verdadeira enxurrada de recomendações. No Brasil, essa ideologia predominou até o início dos anos noventa, quando surgiram os grandes projetos urbanos, ou *Master Projects*, que traduzem o ideário de um planejamento urbano empreendedor, por serem considerados peças-chave na atração de investimentos e na geração de crescimento.

instituições internacionais, tais como a Agência Habitat, da ONU, que teve como documento-base, em uma de suas conferências, uma espécie de cartilha para o novo planejamento urbano (LIMA JUNIOR, 2007).

Ressalta-se que o êxito do empreendedorismo como modelo a ser seguido, especialmente na América Latina, se deve, em muito, às ações efetuadas em Barcelona para os Jogos Olímpicos. O paradigma de planejamento urbano mudou, de fato, a partir da década de noventa, influenciado pela ideologia de um grupo de urbanistas catalães que realizaram a revitalização de Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992.

Na América Latina, nota-se cada vez mais a participação de urbanistas catalães nos projetos estratégicos de revitalização urbana locais, seja como consultores, seja como membros efetivos. Há, inclusive, desde 1993 em Barcelona, um centro de apoio ao desenvolvimento estratégico das cidades ibero-americanas – o CIDEU⁷ – que tem por objetivo formar uma rede de cidades ibéricas e latino-americanas que possam desenvolver projetos e trocar experiências de gestão urbana (SOTRATTI, 2005).

Outro caso emblemático, que denota o sucesso do empreendedorismo enquanto paradigma de intervenção urbana, é a revitalização de áreas portuárias nos grandes centros urbanos, com destaque para Baltimore, nos Estados Unidos, que conseguiu reverter seu estigma de cidade decadente e suja, transformando-se em um dos maiores exemplos de renascimento econômico, social e cultural de regiões centrais antiquadas, desocupadas ou até mesmo subutilizadas.

⁷ Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano. Para maiores informações, ver site oficial <<http://www.cideu.org>>.

No Brasil, também foi possível notar a influência desse novo modelo de produção do espaço urbano. Diversos municípios aderiram a esse discurso, legitimador de grandes operações imobiliárias estratégicas, para se tornarem mais atraentes dentro de uma competição urbana global, a partir do entendimento de que a organização de espaços urbanos espetaculares é uma maneira de atrair capital e pessoas, e aumentar a arrecadação municipal.

Dentre os exemplos brasileiros de cidades inseridas nesse novo contexto, o Rio de Janeiro teve posição de destaque. A partir dos anos noventa do século passado, a cidade passou a demonstrar sua intenção de sediar megaeventos esportivos, muito em virtude de seu talento natural para a prática de esportes. Ademais, o Rio de Janeiro sempre abrigou grandes eventos, tais como o Rock'n Rio⁸, a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento⁹, realizada entre 3 e 14 de junho de 1992 e, anualmente, o Carnaval. Não obstante, é importante ressaltar que também a partir dos anos noventa, a cidade vem tentando pôr em prática uma versão local do modelo de planejamento estratégico empregado na cidade de Barcelona. Prova disso foi a elaboração do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, que contou com a participação de consultores catalães.

Portanto, há mais de quinze anos, o Rio de Janeiro vem tentando, com algum sucesso, adotar as práticas do empreendedorismo na gestão de seu espaço urbano. A realização dos Jogos Pan-Americanos Rio 2007, a construção do mega-

⁸ Sua primeira edição ocorreu em 1985, e mais duas edições aconteceram nos anos de 1991 e 2001. Cumpre salientar que o Rock in Rio deu início a uma era de grandes eventos culturais na metrópole carioca, inseridos no conceito de marketing de entretenimento, lançando a música como um canal de comunicação de grandes marcas.

⁹ Mais conhecida como Rio-92, ECO-92, ou Cúpula da Terra.

empreendimento *Cidade da Música*, a eleição do Brasil como sede da Copa do Mundo de 2014, através do uso de diversos cartões postais cariocas, como forma de promover o país, o projeto de revitalização da área portuária e, por fim, a eleição do Rio como sede das Olimpíadas de 2016 são apenas alguns exemplos que comprovam essa tendência.

Por fim, cumpre salientar que essa tendência do planejamento urbano em todo o mundo chega ao Brasil em um momento de profundas mudanças na posição do município dentro da federação. A Constituição de 1988, pela primeira vez, tratou da cidade, modificando radicalmente a posição do poder público municipal na estrutura federativa brasileira, dotando-o de autonomia política, administrativa, tributária e legislativa. Consagrou-se, portanto, um inédito federalismo tripartite (SANTOS, 2006), com a elevação do município à condição de ente da federação. Essa nova estrutura federativa pactuada pelos constituintes de 1988, no entanto, tornou mais complexa a administração pública municipal e representou um maior gasto na prestação dos serviços considerados pela nova Carta Magna como direitos fundamentais do cidadão.

A partir daí, os administradores municipais viram, no empresariamento urbano, uma forma de repartir a responsabilidade de gestão do território com atores privados, através de parcerias e, com isso, recuperarem-se da degradação dos serviços públicos, da crise fiscal, da desorganização administrativa e do agravamento dos problemas sociais que vêm tomando conta do cenário urbano brasileiro.

Ante o exposto, concluiu-se ser de grande relevância a realização de uma pesquisa pormenorizada do processo de redefinição das práticas urbanísticas na cidade

maravilhosa, em face desse novo paradigma de planejamento urbano empreendedor somado à recente¹⁰ elevação dos municípios brasileiros à condição de entes da federação. Isso porque, através de um estudo de caso, torna-se possível averiguar se tal estratégia de gestão, que pressupõe o envolvimento do setor privado nas tomadas de decisões através das parcerias público-privadas, é realmente capaz de gerar impactos positivos ao conjunto da sociedade carioca ou se ficaria restrita apenas a uma parte da cidade.

Passaremos agora ao estudo da reconfiguração da noção de espaço público por conta dessa nova tendência no campo do urbanismo e do planejamento urbano.

¹⁰ Desde a entrada em vigor da atual Constituição, em 1988.

3. A RECONFIGURAÇÃO DO PÚBLICO E DO PRIVADO

Podemos afirmar que diversos acontecimentos históricos acabaram por demonstrar, no tempo e no espaço, as causas da crescente urbanização da sociedade, esse fenômeno tipicamente moderno, que se caracteriza pelas relações entre as forças produtivas, pela interação das classes sociais e pela forma de apropriação do ambiente. Ao mesmo tempo, foi possível notar que, dentro desse contexto, as esferas da vida pública e da vida privada sofreram inúmeras mudanças. Se no passado houve um equilíbrio entre esses dois campos de ação, com a versão urbana contemporânea do capitalismo essa relação se desestabilizou.

Vivemos, atualmente, os reflexos da “Era dos Extremos”¹¹, que nos deixou de herança inúmeras demandas e impasses. O reinado socialista do controle econômico centralizado se esvaiu (SENNETT, 2006). Nasceu, assim, a “cultura do novo capitalismo” (SENNETT, 2006).

No entanto, nem sempre fora este o cenário. Visto que, ao longo da história, provou-se que é no espaço público cidadão que as relações são constituídas na vida urbana em sociedade, passaremos então ao estudo de como as duas esferas – pública e privada – foram redesenhadas ao longo dos tempos.

¹¹ Termo cunhado pelo historiador Eric Hobsbawm, para definir o século XX, que, segundo ele, foi “a era mais extraordinária da história da humanidade, combinando catástrofes humanas de dimensões inéditas, conquistas materiais substanciais e um aumento sem precedentes da nossa capacidade de transformar e talvez destruir o planeta (...)”.

3.1 AS ESFERAS PÚBLICA E PRIVADA: DA *POLIS* GREGA À ERA INDUSTRIAL

Com o aparecimento da cidade-estado, o homem recebeu, além de sua vida privada, seu *biospolitikos* (ARENDR, 2007). A esfera pública, para os gregos, traduzia-se no local onde o homem poderia sobressair-se e distinguir-se dos demais. Já a esfera privada era a esfera da casa, e baseava-se nas relações de parentesco.

A *polis* grega era a tradução da esfera pública e o espaço da ação política, por meio da multiplicidade de opiniões. De acordo com Arendt (2007), a ação política dependia da presença dos outros homens, e era a principal característica da vida humana em sociedade. Os cidadãos gregos participavam das discussões na *polis* e, deste modo, exerciam sua vida política, interagindo uns com os outros. Ademais, os gregos acreditavam que o ingresso na vida pública, através da ação política, conduzia os homens à notoriedade, ao mesmo tempo em que os fazia escapar do anonimato da vida privada, pois era somente no espaço público que a *doxa*¹² ganhava um relevo de verdade.

Todos os filósofos gregos afirmavam que a liberdade situava-se exclusivamente na esfera pública, na esfera do social. Dentro da esfera privada, a liberdade não existia, visto que a figura dominante, do chefe da família, só seria livre na medida em que pudesse deixar o lar e ingressar na esfera política, onde todos eram iguais (ARENDR,

¹² *Doxa* denota não somente a opinião do indivíduo, mas também glória e fama. No entanto, a glória para os gregos não tem nada a ver com a sociedade do espetáculo contemporânea. Para os gregos, aparecer na vida pública era um grande privilégio, uma vez que a privacidade doméstica não permite qualquer *doxa*, por não ser o indivíduo visto ou ouvido por outros.

2007). A compreensão grega da realidade plena partia do pressuposto de que os homens atingem sua humanidade integral, sua total realidade, porque não apenas *são*, como na privacidade da casa, mas quando também *aparecem*.

Assim, a *polis* era para os gregos o que a *res publica* era para os romanos, o que significa dizer que, para ambos os povos, o domínio público era a segurança contra a vaidade da vida individual. Tal como acreditavam os gregos, a *doxa* só poderia aparecer no espaço público, portanto era somente lá que a realidade do mundo poderia manifestar-se de forma autêntica.

Já no Antigo Regime, havia na sociedade o entendimento dos limites das esferas pública e privada, sem que estas estivessem em desequilíbrio. No século XV, o vocábulo “público” era compreendido como o bem comum da sociedade, ou seja, algo inegavelmente aberto a todos. Já o vocábulo privado foi, inicialmente, utilizado para designar privilégios daqueles que compunham a alta cúpula do governo, passando a ser compreendido, posteriormente, como a área resguardada da vida, onde somente os amigos e a família poderiam ingressar.

Até o século XVIII, o domínio da vida pública era aberto ao outro, à diferença, possibilitando, dessa forma, o contato entre os indivíduos sem que fosse colocada em risco sua personalidade ou intimidade, o que indica o equilíbrio entre as duas esferas. Já o domínio da vida privada, relacionado à família, era compreendido como um esconderijo, qualificado pela intimidade, e limitava a ação do indivíduo em cada situação a partir de um código de crença comum (SENNETT, 1988).

No entanto, a partir do século XVIII, diversos acontecimentos possibilitaram uma mudança na percepção da sociedade acerca da fronteira entre as esferas de ação

pública e privada. O conceito de “público” se ampliou, passando a ser compreendido não só como a parte da vida da qual são excluídos a família e os amigos, mas também aquela em que o ser humano era obrigado a se relacionar com todo e qualquer tipo de pessoa, cujo núcleo de convivência era a capital citadina, ou até mesmo a empresa capitalista, dada a quantidade de horas que os operários passavam dentro dela.

Assim, as revoluções burguesas do século XVIII, além de serem cruciais para o compreensão da história do capitalismo, também contribuíram para a superação dos resquícios feudais e, dessa forma, possibilitaram a concretização do modo de produção capitalista. Ademais, com a queda de vários regimes absolutistas, foi consolidado o direito à propriedade privada em detrimento da longa tradição de terras coletivas (SMITH; LOW, 2006: 2).

Richard Sennett, em diversos trabalhos, mas especialmente em *O declínio do homem público*, mostra de forma bem clara como o esvaziamento da vida pública influenciou significativamente o meio ambiente urbano. Por conta do forte crescimento das cidades, a partir da Era Industrial, principalmente através dos fluxos migratórios de operários em busca de oportunidades, os grandes centros urbanos se tornaram cidades de estranhos, em disputa por uma posição. O domínio público passou a ser compreendido como o *locus* da confusão, onde era necessário resguardar-se dos forasteiros. A partir daí surge uma fronteira clara entre os domínios público e privado, e sua relação entra em desequilíbrio.

Ao mesmo tempo em que o crescimento das cidades passou a ser inevitável, foram surgindo diversos locais voltados para o convívio de estranhos, locais estes que englobavam não só as elites, como também diversos outros círculos da sociedade.

Parques urbanos começaram a ser construídos e os cafés e bares passaram a ser vistos como centros sociais frequentados tanto pela alta sociedade quanto pelas classes laboriosas (SENNETT, 1988).

Tendo em vista que as grandes cidades passaram a abrigar estranhos, em disputa por uma posição, os antigos habitantes passaram a enxergá-los como uma ameaça, e a preocupação com assuntos relacionados à noção do eu ampliou sobremaneira. A mudança das ruas e praças, enquanto locais de convivência, para as salas de estar das vizinhanças mais abastadas, traduziu bem essa tendência de envolvimento, com a problemática do *eu* em detrimento do *nós*. As elites, que outrora dominavam as praças e jardins, pensados e construídos para elas, não mais se sentiam confortáveis em ocupá-los, visto que a cidade crescera em demasia, trazendo novos usuários para esses espaços públicos.

Ressalta-se que o capitalismo industrial foi, em grande escala, responsável pela privatização da vida burguesa (SENNETT, 1988), já que ajudou a enfraquecer o conceito de espaço público como local de convivência, e criou uma sociedade intimista. Dentro desse raciocínio, os indivíduos transformaram-se em seguidores do narcisismo, voltando-se para a própria imagem e para o individualismo. Nessa nova sociedade, não havia mais interesse na vida pública, na medida em que as relações impessoais não nos dão prazer ou gratificação pessoal. A sociedade, portanto, tornou-se um grande *Big Brother*, pois nosso imaginário passou a se satisfazer com a vida privada alheia.

Assy (2006) afirma que, segundo Arendt, as sociedades pós-industriais foram levadas a um “robustecimento da esfera da interioridade”, uma vez que “a

sobrevalorização da experiência interior vem, até os dias atuais, paulatinamente ocupando a esfera pública e inflacionando o espaço intersubjetivo com interesses privados, idiosincrasias individuais e satisfações pessoais”.

Conseqüentemente, unir-se a desconhecidos em busca de um bem comum, da defesa de direitos difusos, por exemplo, tornou-se algo raro e, cada vez mais, o direito à cidade tornou-se um privilégio da burguesia. Sennett (1988) demonstra bem essa idéia ao afirmar:

Multidões de pessoas estão agora preocupadas, mais do que nunca, apenas com as histórias de suas próprias vidas e com suas emoções particulares; esta preocupação tem demonstrado ser mais uma armadilha do que uma libertação. (SENNETT, 1988: 17).

Sendo assim, nas palavras do referido autor:

Aumentou a preocupação com as questões relativas ao eu, enquanto a participação com estranhos para finalidades sociais diminuiu – ou essa participação perverteu-se com a questão psicológica. Em grupos comunitários, por exemplo, as pessoas sentem que precisam chegar a se conhecer umas às outras enquanto pessoas, a fim de atuarem juntas; (...) O que torna uma ação boa (isto é, autêntica) é a personalidade daqueles que nela se engajam, e não a ação em si mesma (SENNETT, 1988: 24-25).

Portanto, o surgimento da cultura de massa, a partir da Revolução Industrial, fez com que, conforme Arendt (2007), a vida pública fosse tratada como se fosse a vida privada de uma grande família.

Ainda é necessário tratar das transformações trazidas pelo capitalismo no comércio de mercadorias. Com a homogeneização dos produtos e a produção em massa, a relação entre o indivíduo que compra e aquele que vende foi significativamente modificada. A relação entre comprador e vendedor transformou-se em uma relação comprador-objeto, visto que o vendedor passou a desempenhar um

papel secundário no ato da venda, a partir do momento em que o próprio objeto possuía um atrativo (SENNETT, 1988).

Neste contexto, fundamental é a contribuição de Sennett (1988), quando garante:

A dupla relação do capitalismo industrial com a cultura pública urbana repousava, em primeiro lugar, nas pressões de privatização que o capitalismo suscitou na sociedade burguesa do século XIX. Residia, em segundo lugar, na “mistificação” da vida material em público, especialmente em matéria de roupas, causada pela produção e distribuição em massa. (...) a produção em massa de roupas e o uso de padrões de produção em massa para alfaiates e costureiras significavam que diversos segmentos do público cosmopolita começavam de um modo geral a adotar uma aparência semelhante e que as marcas públicas estavam perdendo suas formas distintivas (SENNETT, 1988: 34-35).

Com isso, as cidades e seus mercados deveriam traduzir essa necessidade da sociedade, de alcançar cada vez mais um maior número de mercadorias, sem nenhum tipo de acanhamento.

Como se não bastassem os efeitos da era industrial na redefinição do espaço público, mais interessantes ainda foram as consequências da crise do capitalismo, ocorrida no último quartel do século XX, na transformação das cidades.

Nesta época, de acordo com Smith (2006), muitos cidadãos perceberam que a vida diária havia se tornado uma guerra de todos contra todos. Ademais, houve uma redefinição do conceito de cidadania, já que os cidadãos das cidades pós-modernas passaram a ser os proprietários privados e os consumidores. Tendo em vista que passamos de uma cidade de produção a uma cidade de consumo, conforme demonstrado no primeiro capítulo, nada mais natural do que o reflexo dessa alteração nos espaços públicos e nas atividades culturais que neles ocorrem.

Assim, o processo de desindustrialização sofrido pelas grandes metrópoles, que cresceram devido a suas antigas funções portuárias, junto às reformas política e financeira, acarretou o crescimento do consumo cultural¹³, transformado no principal negócio da cidade, que se tornou empreendedora. Como isso ocorreu é o que veremos mais adiante.

3.2 A IMPORTÂNCIA DO ESPAÇO PÚBLICO ENQUANTO ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA

Conforme afirmou Arendt (2007), em “A Condição Humana”, o espaço público era importante, na medida em que ser visto e ouvido por outros seria fundamental, pelo fato de que todos veem e ouvem de ângulos distintos. A vida privada jamais poderia substituir a soma de inúmeras opiniões de uma infinidade de espectadores.

Com o crescimento do desequilíbrio entre as duas esferas – pública e íntima – após a era das revoluções¹⁴, a coletividade tornou-se bem menos expressiva (SENNETT, 1988). É nítido o atual desengajamento cívico nos espaços públicos contemporâneos.

Conforme os ensinamentos de Arendt (2007), a regra da apatia civil e do conformismo passou a conduzir as relações humanas e os comportamentos da sociedade hodierna. Tal fato é comprovado pela desideologização, ocorrida a partir do desinteresse de grande parte da sociedade pelo sistema de representação e opinião

¹³ Aqui compreendido como o consumo de arte, moda, gastronomia, música e também aquele voltado para o turismo.

¹⁴ Segundo Erik Hobastawan, o período de 1780 a 1860 corresponde à era das revoluções, quando ocorreram a guerra da independência norte-americana, a revolução industrial inglesa e a revolução francesa.

(ABRAHÃO, 2008), o que transformou verdadeiramente o espaço público pós-moderno.

Houve, portanto, um declínio gritante do envolvimento da população, em questões políticas. De acordo com Arendt (2007), a supervalorização das experiências interiores se mostrou inversamente proporcional ao enfraquecimento daquilo que nos diz respeito apenas em sociedade, do âmbito do que a autora denominou *o político*.

Como vimos anteriormente, ao longo da história, a esfera pública foi compreendida como uma arena de decisões políticas. A função de uma praça pública era misturar pessoas e diversificar atividades (SENNETT, 1988). A partir da concepção de espaços públicos democráticos, as classes menos favorecidas eram ouvidas e vistas, o que faria com que o direito à cidade fosse de todos.

Na sociedade atual, passou-se a entender o espaço público como a gama de localizações sociais oferecidas pela rua, pelo parque, pela mídia, pela internet, pelos shopping malls, pelos governos nacionais e pelas vizinhanças locais. No entanto, ao voltarmos à antiguidade grega, o espaço público se estabelecia como o próprio espaço urbano (SMITH; LOW, 2006).

A chegada da internet e a construção de comunidades virtuais nos obrigou a refletir como seria possível encorajar a participação política, em um mundo urbanizado e estabelecido em meio aos subúrbios segregados, às comunidades emuralhadas e aos espaços privatizados e monitorados, como os shoppings e os novos espaços revitalizados.

Ressalta-se que condomínios privativos, shopping malls e parques temáticos são pseudo espaços públicos, visto que possuem a característica comum de serem

recintos supercontrolados, excluem a população carente do cenário urbano e não promovem um ambiente apropriado para a discussão política, acentuando a segregação sócio-espacial da cidade.

Quando uma área pública, embora permeável, inibe seus usuários de se relacionar com o exterior, com a rua, há o esvaziamento do domínio público. A este espaço público, no sentido estrito, não é atribuído qualquer valor, visto que ele se estabelece, fundamentalmente, como uma área de passagem para determinadas pessoas, e não de permanência, caracterizando, portanto, um isolamento social. Já as ruas perdem seu protagonismo dentro da esfera pública e passam a ser compreendidas como meros corredores voltados à circulação, e não mais como um espaço de convivência.

Quanto a este aspecto, Harvey (2006) faz uma importante colocação. O autor afirma que nós não vivenciamos o ambiente urbano, sem reagirmos ao que nele ocorre, visto que muito do que absorvemos da vida diária nas cidades tem algum tipo de influência sobre a forma como nós nos situamos no mundo, e como pensamos e agimos politicamente dentro dele. Assim, por exemplo, se a elite que habita os bairros mais afastados teme e não se identifica com o centro da cidade, evitando-o ao máximo, os mesmos cultivam uma ignorância material relativa àquele espaço e preservam imagens estereotipadas do que poderia, eventualmente, ser encontrado lá. Por outro lado, se os habitantes da cidade tradicional, nuclear, caracterizam a população dessas vizinhanças longínquas como entorpecidas, alienadas e tediosas, não haverá uma noção de cidadania entre os dois lados, nem muito menos interesses políticos conjuntos.

Nota-se, ante o exposto, que o espaço público era o *locus* onde as relações sociais se constituíam na vida urbana. No entanto, a partir do momento em que as elites não convivem mais com a população carente, elas perdem o senso de obrigação e influência moral com e sobre as classes inferiores.

Assim, nas palavras de Bauman (2001), atualmente:

(...) o espaço público não é muito mais que uma tela gigante em que as aflições privadas são processadas sem cessar, sem deixarem de ser privadas ou adquirirem novas qualidades coletivas no processo da ampliação: o espaço público é onde se faz a confissão dos segredos e intimidades privadas. Os indivíduos retornam de suas excursões diárias ao espaço “público” reforçados em sua individualidade *de jure* e tranquilizados de que o modo solitário como levam sua vida é o mesmo de todos os outros indivíduos como eles, enquanto – também como eles – dão seus próprios tropeços e sofrem suas (talvez transitórias) derrotas no processo (BAUMAN, 2001: 50).

A partir da decadência do espaço público como um espaço de interação, tornou-se mais fácil a criação de um discurso hegemônico. Foi assim que um amplo contingente de pessoas foi perdendo a espontaneidade ao tenderem ao igualitarismo.

No entendimento de Toqueville:

Cada pessoa, mergulhada em si mesma, comporta-se como se fora estranha ao destino de todas as demais. Seus filhos e seus amigos constituem para ela a totalidade da espécie humana. Em suas transações com seus concidadãos, pode misturar-se a eles, sem no entanto vê-los; toca-os, mas não os sente; existe apenas em si mesma e para si mesma. E se, nestas condições, um certo sentido de família ainda permanecer em sua mente, já não lhe restará sentido de sociedade (TOQUEVILLE *apud* SENNETT, 1988).

Destarte, a população foi tomada por um torpor, não sendo capaz de questionar nada. A capacidade de ação e de comunicação foi perdida, resultando numa massa homogeneizada e na prevalência de um discurso único em diversos campos.

3.3 O ESPAÇO PÚBLICO E A SOCIEDADE DE CONSUMO EM MASSA

No Brasil, ao final dos anos 80, embalados pela promulgação da nova Carta Magna da República, surgiram projetos de leis nas principais metrópoles brasileiras, que identificavam as ruas e praças, unidas sob a alcunha de espaços públicos, como sítios obrigatórios para a prática da cidadania e demonstração da vida pública. Tais espaços deviam, portanto, garantir o direito à cidade, à memória urbana e arquitetônica, ao conforto, enfim, o contato com a cidade historicamente produzida. Assim, tentou-se manter a ideia de que os espaços públicos, com destaque para os parques e praças, colaboravam para beneficiar a qualidade de vida urbana, e eram importantes enquanto espaços de convivência.

É também nessa época, que começa a ser possível notar a verdadeira imagem dos espaços públicos urbanos das sociedades democráticas, em face às dificuldades sociais e culturais realçadas pela nova ordem econômica mundial. Houve, então, a propagação de uma tendência urbanística de construção de áreas voltadas para o consumo de massa, tais como shopping centers e parques temáticos, bem como daquelas que representavam a apropriação privada dos espaços comuns urbanos, como os condomínios privativos.

Assim, na nova cidade que se configurou, confundiram-se as noções de cidadão e consumidor. Por este motivo, Serpa (2007) afirma:

No mundo ocidental, o lazer e o consumo das novas classes médias são os “motores” de complexas transformações urbanas, modificando áreas industriais, residenciais e comerciais decadentes, recuperando e “integrando” *waterfronts*, desenvolvendo novas atividades de comércio e de lazer “festivo” (SERPA, 2007: 21).

Lefebvre, em *O direito à cidade*, afirma categoricamente que a sociedade de massa produz espaços públicos voltados ao lazer e ao consumo, fazendo com que as cidades se transformem em um habitat hedonista, visto que há a transferência ao ambiente construído de uma das principais características da contemporaneidade.

Nas últimas décadas, passamos a organizar espaços urbanos espetaculares, como forma de atrair capital e pessoas, respondendo competitivamente aos desafios da globalização, em detrimento de um espaço público que viabilizasse a ação política, o que confirma a relação entre o surgimento da cidade-espetáculo¹⁵ e o declínio do espaço público.

O empreendedorismo urbano, novo paradigma de planejamento urbano, reflete o modo de pensar da sociedade de massa, na qual as relações sociais são esvaziadas de conteúdo, na medida em que a cidade, assim como os próprios indivíduos que nela vivem, se expressam a partir da criação de uma imagem própria, para interagir com as outras cidades, numa competição em busca de investimentos.

Conforme Guy Debord (1997), em *A Sociedade do Espetáculo*, o espetáculo é a relação social mediada por meio das imagens, ou seja, visões de mundo objetivadas. Sendo assim, na cidade-espetáculo, o uso de imagens urbanas, como estratégias legitimadoras de poder, funda-se na afirmação da vida social como aparência

¹⁵ De acordo com Lima (2003), é possível notar, nas recentes experiências urbanísticas uma busca à museificação e ao espetáculo arquitetônico nas cidades, através da construção de grandes museus, centros culturais e outras megaestruturas monumentais, inteiramente voltadas para o turismo cultural. Tal processo seria, na opinião de alguns estudiosos da urbe, determinante para a reestruturação das cidades e sua consequente inclusão na economia global.

(SÁNCHEZ, 2003), o que acaba por neutralizar o espírito crítico dessa sociedade, já tão intersubjetivada.

Harvey (2006) afirma que as reorganizações dos espaços públicos nas cidades pós-modernas, dentro desse paradigma do empreendedorismo urbano, são feitas com o intuito de facilitar a livre circulação de capital, commodities, mercadorias e até mesmo pessoas, pelos espaços dessas cidades. Como efeito desse processo, o cidadão é transformado em um mero espectador e consumidor, nesse novo modelo de espaço público.

Nesse contexto, os grandes projetos de revitalização urbana contribuíram para a criação de espaços voltados para o consumo e, mais ainda, para o surgimento de áreas controladas e segregadas, com o intuito de criar uma “massa crítica”¹⁶ que atraia os turistas e a população mais abastada, fazendo com que eles não sejam forçados a entrar em contato com a realidade da cidade, como um todo. Os espaços públicos, portanto, passaram a ser áreas voltadas para um certo tipo de público, aproximando-se, cada vez mais, das características de um parque temático.

Noutro giro, ressalta-se que a redefinição das esferas pública e privada é mais evidente nos bairros das classes mais abastadas. Se outrora era comum ter uma relação próxima, com os vizinhos da rua ou da região em que se morava, hoje estas relações

¹⁶ Massa crítica é uma tradução literal de uma expressão da língua inglesa – *critical mass* - que os planejadores urbanos e os empresários do ramo imobiliário têm usado para caracterizar intervenções urbanas em áreas revitalizadas que tenham volume, ou seja, não se resumam a intervenções pontuais. O conceito vem da física nuclear e refere-se à quantidade necessária para manter uma reação nuclear em cadeia autossustentada. Assim, como as grandes operações urbanas, que requalificam determinadas áreas da cidade, são processos amplos e densos, espera-se que as intervenções iniciais possam gerar “reações em cadeia” que transformem sobremaneira o local e permitam uma atração crescente de novos usuários e habitantes, por conta da vasta gama de serviços oferecidos, que cada vez mais transformam a área e permitem que não seja necessário o deslocamento para outras regiões da cidade.

são mais seletivas, visto que o maior poder aquisitivo faz com que as pessoas dependam menos dos outros, aumentando, portanto, a necessidade individual de espaço (SERPA, 2007). No entanto, até mesmo as classe populares privatizam seus espaços públicos e seguem os arquétipos idealizados pelas elites, ou seja, cercam seus prédios e casas, e até mesmo jardins e estacionamentos.

Não obstante, os usuários da cidade, em diversas ocasiões, privatizam o espaço público, até mesmo com a criação de obstáculos simbólicos, o que denota a ausência de interação entre os mesmos, ampliando, portanto, a interferência da esfera privada no domínio público. Isso fica nítido ao andarmos em áreas revitalizadas de diversas cidades do mundo. As classes populares, na maioria dos casos, não têm uma sensação de pertencimento àquele espaço, ainda que o mesmo seja, em essência, público.

As intervenções do poder público, em determinadas áreas da cidade, principalmente naquelas em que a decadência causada por um esvaziamento econômico é patente, tal como as regiões portuárias de diversas metrópoles, produzem densas alterações no contorno populacional e na funcionalidade dos bairros abarcados. Por um lado, tais requalificações criam novas áreas realmente interessantes para a cidade, principalmente em termos turísticos. Por outro lado, muitas vezes expulsam os clássicos habitantes locais para áreas periféricas, num processo conhecido com gentrificação, visto que o novo cenário valoriza o solo urbano, reavendo para o mercado imobiliário regiões apresentadas como decadentes (SERPA, 2007). Ressalta-se que tais renovações dos espaços públicos traduzem sempre uma demanda política.

Nas grandes cidades, os novos espaços públicos buscam difundir o consumo e valorizar o entorno. No Brasil, por conta dos sistemas de transporte precários, na

maioria das grandes metrópoles, e das enormes distâncias a serem percorridas, as classes mais pobres não conseguem acessar esses novos espaços públicos. Assim, a mistura de classes fica cada vez mais diminuída, seja pela dificuldade de acesso, seja pela sensação de não pertencimento aos novos espaços.

Outro fator a ser destacado diz respeito ao modelo de desenvolvimento atual que, baseado em um capitalismo voltado para a produção de bens de consumo, e em um crescimento vertiginoso do setor terciário na base econômica, colaborou para modificar a maneira como os espaços públicos são apropriados (ABRAHÃO, 2008).

Como afirma Gomes (2002):

A cidadania é um pacto social estabelecido simultaneamente como uma relação de pertencimento a um grupo e pertencimento a um território. Esse pacto associativo é formal e pretende assegurar os direitos e deveres de cada indivíduo. A coabitação desses indivíduos ocorre assim sobre um espaço que é também objeto de um pacto formal, que instaura limites, indica usos, estabelece parâmetros e sinaliza as interdições. Esse tipo de espaço normatizado é a matriz do espaço público e o principal *locus* de reprodução da vida coletiva (...) (GOMES, 2002: 173-174).

Visto que a cidade é hoje um somatório de fragmentos, há vários espaços comuns, mas não públicos. Por este motivo, pode-se dizer que houve um recuo da concepção inicial de cidadania, com a reorganização da vida social coletiva. Ademais, tal recuo pode ser entendido também como uma retração do próprio espaço público, que é o local onde se constrói a opinião pública.

A apropriação privada dos espaços comuns é um dos fatores que confirmam o recuo da cidadania. Desde o crescimento dos setores informais da economia, que se utilizam dos locais públicos para explorar certo tipo de atividade - como os camelôs e os guardadores de carro - até as classes mais abastadas, que colocam grades e cancelas em frente às suas moradias, e privatizam logradouros públicos, ou mesmo frequentam

restaurantes chiques, que utilizam as calçadas para disporem suas mesas, todos, a sua maneira e sem distinção de classes, acabam invadindo o espaço público, privatizando-o de alguma forma.

Nota-se que a privatização do espaço público nega a noção prévia de cidade, como um sítio unitário e integrado, porque a cidade de hoje ostenta espaços públicos estratificados por diferentes grupos que não possuem afinidades e não se identificam. Assim, não há a sensação de pertencimento, ou muito menos a reprodução de uma vida em sociedade. O coletivo se traduz, portanto, na reunião de diversos fragmentos, de “unidades independentes justapostas” (GOMES, 2002).

Outra manifestação do recuo da noção de cidadania e, por conseguinte, da noção de espaço público, está no “emuralhamento da vida social” (GOMES, 2002), visto que a nossa sociedade dispõe hoje de inúmeros recursos para se tornar mais e mais fechada à convivência social. Um dos indícios mais patentes é a moda do *walkman*, substituído posteriormente pelo *Mp3 player*, instrumentos que revelam a vontade dos indivíduos de permanecerem alheios às situações de contato no dia-a-dia.

Ademais, com o desenvolvimento tecnológico, as pessoas são cada vez menos obrigadas a deixarem os seus lares para vivenciar os espaços, ou até mesmo o outro. As relações passaram, portanto, a ser mediadas por aparelhos que possibilitam encontros e experiências sociais virtuais. Dessa forma, a via pública perde seu caráter original, voltando-se somente para a circulação.

Até mesmo a disseminação dos automóveis pode ser compreendida dentro desse contexto de privatização das relações. Como afirma Gomes:

As garagens são interiores, e a saída dos veículos se faz por meio de portas automáticas; dessa forma, ao sair à rua, já estamos devidamente protegidos

por nossas carapaças privativas. As grandes cidades devem, portanto, aumentar continuamente o espaço de circulação dos carros particulares, em detrimento de outros usos possíveis para o espaço público (GOMES, 2002: 184).

Assim, quando saímos de casa dentro de nossos carros e não estamos indo em direção ao trabalho, buscamos cada vez mais um deslocamento até um local que reproduza as sensações de confinamento e segurança (GOMES, 2002) encontradas no seio do nosso lar, aliadas a uma maior sociabilidade do que a existente dentro de nossas famílias. No entanto, esta sociabilidade deve ocorrer com pessoas dentro de um determinado padrão, que se aproximam da nossa realidade, e que podem até ser estranhas, mas se assemelham de algum modo.

Novamente, a sociedade é fragmentada e a elite se recusa a compartilhar determinados territórios, buscando frequentar espaços onde o poder aquisitivo seja um filtro na seleção social (GOMES, 2002), e onde aqueles que não possuem renda para qualificar-se para o tipo de consumo oferecido não entram. Um bom exemplo disso é o sucesso das praças de alimentação de shopping centers, como espaços de convívio, principalmente para os adolescentes das classes média e alta.

Dentro desse contexto, cada vez mais as praças e parques são substituídos por *playgrounds* e bosques dentro de condomínios, os mercados de rua, por shopping centers, e a enorme desigualdade social não é vivenciada por muitas camadas da sociedade, que fingem que ela não existe, ou crescem alheias a essa realidade. Como exemplo, citamos algumas entrevistas realizadas no início deste decênio, com crianças moradoras da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, para a confecção de uma publicação sobre o Plano Piloto de Lucio Costa, para a região. Ao serem perguntadas sobre o que mais gostavam da Barra da Tijuca, em comparação à Zona Sul do Rio, a grande

maioria afirmou que a Barra era muito melhor “porque parecia com Miami” e também porque Copacabana era “horrível, cheia de mendigos e moradores de rua” e a Zona Sul era cercada por favelas, enquanto que a Barra, à época, ainda não tinha sido “invadida” por “aquelas” pessoas.

Tais relatos comprovam a teoria de que a cidade atual foi transformada em uma colcha de retalhos, onde muitos destes fragmentos se estabelecem como ilhas utópicas.

Quanto a isso, Gomes (2002) faz uma contribuição brilhante quando alega:

O arremedo da cidade dá lugar ao nascimento de uma cidadania fragmentada ou, sem exagero, a um simulacro da condição de cidadania. O homem público procura se reproduzir em um espaço privado, ou ainda, o espaço público é recriado em esferas menores e privativas. Recusa-se dessa maneira a conviver dentro de uma sociedade variada e multifacetada. Confunde-se sociedade com homogeneidade. Os limites do respeito às regras e a possibilidade de coabitação e convivência social são correlacionados aos níveis de renda que permitem o acesso a esse tipo de espaço seletivo e controlado, limpo e regulado, que se opõe figurativamente ao verdadeiro espaço da rua – público, aberto e inseguro, sujo e anárquico (GOMES, 2002: 187).

E mais:

Por fim, esses pequenos arremedos de cidade jamais conseguem estabelecer uma verdadeira vida urbana. Reproduzem suas formas: ruas, calçadas, praças; e seus serviços e equipamentos: infra-estrutura básica, segurança, lazer etc., mas negam os princípios de uma vida urbana democrática. Estão condenados aos ritos narcísicos do encontro com o igual, condenados ao tédio do esperado, marginalizados da verdadeira vida social, que ocorre fora de seus limites. Esses espaços, cópias da cidade, funcionam de fato como a sua antítese, na medida em que recusam a diferença, a liberdade de entrada, a possibilidade de encontro com o diverso, a construção de uma verdadeira individualidade dentro de uma coletividade variada e múltipla (GOMES, 2002: 188).

Dessa forma, o espaço público original, abandonado pelo poder público e “pela população, que mais efetivamente dispõe de meios de exercer e reclamar a cidadania” (GOMES, 2002), perde sua característica de templo de convivência, com o desaparecimento da sociabilidade de outrora, que aproximava as classes sociais distintas.

Sem que houvesse um polo público, a privatização urbana prevaleceu e a sociabilidade nos dias de hoje muito se limita aos eventuais encontros das massas, como nos transportes públicos ou em eventos gratuitos, visto que o preço de um ingresso é um limitador para a mistura de diferentes classes.

Nas cidades idealizadas pelos modernistas, como Brasília, ou em regiões das cidades planejadas a partir de tais ideais, como a Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, a inexistência de ruas *stricto sensu*, ou seja, corredores com fachadas, cruzamentos, esquinas, carros e pedestres, nos moldes das cidades tradicionais, também contribuiu para uma interiorização da vida social, que teve seu universo limitado.

Portanto, conclui-se que o declínio do homem público e a ampliação da esfera privada, como afirmaram muitos autores, com destaque para Hannah Arendt e Richard Sennett, acarretaram inúmeros problemas ao homem moderno, na medida em que transformaram sobremaneira o ambiente urbano. Nosso espaço público virou um grande espaço privado, e a sociedade atual se traduz no alargamento do domínio privado ao espaço público da política, que perde suas características, advindas da democracia grega, e transforma-se no campo dos interesses privados da intimidade, conforme afirma Sennett:

A cidade deveria ser (...) o fórum no qual se torna significativo unir-se a outras pessoas sem a compulsão de conhecê-las enquanto pessoas. Não creio que este seja um sonho inútil; a cidade serviu como foco para a vida social ativa, para o conflito e o jogo de interesses, para a experiência das possibilidades humanas, durante a maior parte da história do homem civilizado. Mas hoje em dia essa possibilidade está adormecida (SENNETT, 1988: 414).

Ante o exposto, surge a seguinte pergunta: estaríamos nós diante de espaços genuinamente públicos, ou eles seriam nada mais do que espaços voltados para um tipo de público característico?

A fim de responder este e outros questionamentos, passaremos agora à análise da política e do planejamento urbano no ordenamento jurídico brasileiro.

4. POLÍTICA E PLANEJAMENTO URBANO NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

As regras de cunho urbanístico surgiram a partir da necessidade de organizar a convivência entre as pessoas que se fixavam em um mesmo local. Portanto, pode-se dizer que foi o processo de urbanização, e não o surgimento das cidades, que fez com que o urbanismo se desenvolvesse e, posteriormente, o Direito Urbanístico (DI SARNO, 2004).

É possível afirmar que algumas regras urbanísticas simples já existiam desde a antiguidade clássica, mas foi somente na idade moderna evoluíram e se aproximaram do que hoje entendemos por normas jurídicas urbanísticas, normas estas que, ressalte-se, devem ser criadas buscando a defesa do interesse público e o bem-estar da sociedade. Nas palavras de Saule Junior (1997):

A política urbana e as normas de direito urbanístico devem ter como finalidade atender os fundamentos e os princípios constitucionais, visando tornar efetivo o direito à cidade. A efetivação desse direito significa tornar pleno o exercício de cidadania e garantir a dignidade da pessoa humana, que são fundamentos de um Estado Democrático de Direito nos termos do artigo 1º da Constituição. Para o direito à cidade se concretizar, a política urbana e as normas de direito urbanístico devem ter como premissa viabilizar um dos objetivos fundamentais do Estado brasileiro estabelecidos no artigo 3º, inciso III, da Constituição, de erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais (SAULE JUNIOR, 1997: 45).

Portanto, o Poder Público, através de sua política urbana, deve possibilitar melhores condições de vida à população assegurando-lhes alternativas de lazer, de habitação, de desenvolvimento, de trabalho e, portanto, de um efetivo direito à cidade.

Noutro giro, conforme aduz Carvalho Filho (2009), para que seja possível compreender o sentido de cidade dentro de um determinado ordenamento jurídico, é necessário examinar a forma de Estado assumida no quadro constitucional. Assim, não

seria possível estudarmos o novo paradigma de planejamento urbano adotado pelo Rio de Janeiro, sem compreendermos sua posição dentro do Estado Brasileiro.

Portanto, passaremos agora ao estudo do ordenamento jurídico brasileiro no que diz respeito à matéria urbanística.

4.1 O URBANO NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

No caso brasileiro, sempre existiram normas esparsas de direito urbanístico, visto que as mesmas encontravam-se - e ainda se encontram - espalhadas por diversos diplomas legais federais, estaduais e municipais (SILVA, 2006).

Além disso, até 1983, o país dispunha de uma legislação que continha somente diretrizes gerais sobre política urbana. Portanto, o planejamento urbano e sua aplicação não eram dotados de juridicidade, ou seja, seu descumprimento não se traduzia em um mecanismo de sanção apoiado no uso da coercibilidade contra a violação de regras. Assim, uma vez que a natureza da atividade urbanística se traduz na atuação do Poder Público em busca de um adequado ordenamento do ambiente urbano, tornou-se necessária a criação de normas e instrumentos jurídicos que garantissem a efetividade do planejamento urbano.

A partir do último quartel do século passado, diversas camadas da sociedade brasileira organizada se uniram para acompanhar o processo constituinte. Ao mesmo tempo, as cidades localizadas nos polos de desenvolvimento tornaram-se o destino natural da população que buscava melhores condições de vida.

Dentro deste cenário, e em virtude do crescimento da população urbana e dos reclames populares por moradia e melhores condições de vida, criou-se o Movimento

Nacional pela Reforma Urbana, formado por entidades representativas dos movimentos sociais, institutos de pesquisa, organizações não-governamentais e especialistas em planejamento urbano.

Tal movimento comandou a proposta popular de emenda ao projeto da Lei Maior em discussão, e tornou efetivo o debate acerca da questão urbana e dos novos instrumentos urbanísticos, que facilitariam uma atuação mais sólida do poder público.

De acordo com De Grazia (2002), a Emenda Popular seguiu os seguintes princípios fundamentais:

”Direito à Cidade e à Cidadania”, entendido como uma nova lógica que universalize o acesso aos equipamentos e serviços urbanos, a condições de vida urbana digna e ao usufruto de um espaço culturalmente rico e diversificado e, sobretudo, em uma dimensão política de participação ampla dos habitantes da cidade na condução de seus destinos.

“Gestão Democrática da Cidade”, entendida como forma de planejar, produzir, operar e governar as cidades submetidas ao controle e participação social, destacando-se como prioritária a participação popular.

“Função Social da Cidade e da Propriedade”, entendida como a prevalência do interesse comum sobre o direito individual de propriedade, o que implica o uso socialmente justo e ambientalmente equilibrado do espaço urbano. Estes princípios estão baseados numa leitura das cidades, cujo padrão de produção, ocupação e gestão é marcado pela mercantilização do solo, da moradia, do transporte de massa e dos demais equipamentos e serviços urbanos. É um modo de ver e fazer a cidade no qual os homens estão distribuídos desigualmente no espaço, provocando assim uma subordinação dos direitos políticos, dos direitos individuais, da cidadania, aos modelos de uma racionalidade econômica. A distribuição dos equipamentos e serviços é, frequentemente, realizada conforme o lugar onde os critérios de rentabilidade e de retorno de capital são mais atendidos. Esse modelo, excludente, deu origem à imensa desigualdade e segregação existentes nas cidades e em todo o país (DE GRAZIA, 2002: 17). (Grifos nossos).

Destarte, o Movimento Nacional pela Reforma Urbana destacou-se pela elaboração e aprovação do capítulo sobre política urbana que consta em nossa Carta Magna vigente, fazendo com que, junto à “Nova República”, viessem novas

esperanças de atuação urbanística e de elaboração de um projeto nacional de desenvolvimento urbano (MOREIRA, 2002).

É inegável que a Constituição Federal de 1988 foi o resultado das lutas pela redemocratização do Brasil após um longo período dominado pela ditadura militar. Conhecida como “Constituição Cidadã”, ela marcou o aumento das conquistas do trabalhador e dos direitos da mulher, incorporou a participação popular nas decisões de interesse público e, pela primeira vez, tratou da cidade, modificando radicalmente a posição do Poder Público Municipal na estrutura federativa brasileira, dotando-o de autonomia política, administrativa, financeira e legislativa.

Portanto, é mister ressaltar que a Constituição de 1988 deu uma maior unidade à matéria urbanística, visto que instituiu vários dispositivos voltados para o desenvolvimento urbano e para a preservação ambiental.

Ademais, é a partir Carta Magna de 1988, que o princípio da função social da propriedade passa a ser considerado a espinha dorsal da política urbana brasileira. Dessa forma, ainda que alguns doutrinadores entendam a função social da propriedade como uma limitação do direito de propriedade, a visão que predominou foi aquela em que a propriedade, desfuncionalizada, perde a proteção do sistema, pois o exercício da propriedade privada deve operar em favor do interesse coletivo.

Diferentemente das Constituições precedentes, a novel carta vigente destinou, no título pertinente à ordem econômica e financeira, um capítulo privativo à política urbana, substanciada, em linhas gerais, nos artigos 182 e 183¹⁷.

O artigo 182 da Constituição prescreve que a política de desenvolvimento urbano, a ser executada pelos Municípios, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, definindo, dentre outros aspectos, que o instrumento básico desta política é o Plano Diretor. Já o artigo 183 institui a usucapião urbana especial, de áreas urbanas de até duzentos e cinquenta metros quadrados, utilizadas para moradia, enfatizando, assim, a preocupação com a questão social.

Nas palavras de Carvalho Filho (2009):

A análise do capítulo evoca as duas mensagens que o Constituinte procurou transmitir nesses dispositivos. No art. 182, estabeleceu uma série de normas diretamente ligadas ao desenvolvimento urbano, como plano diretor, desapropriação urbanística, parcelamento e edificação compulsórios, entre outros. No dispositivos seguintes, previu a forma específica de usucapião, com a conseqüente aquisição da propriedade urbana mediante determinadas condições. Embora o núcleo deste último mandamento se situe no direito de propriedade, trata-se de instrumento ligado ao fenômeno urbano e, assim, bem adequado ao capítulo da política urbana (CARVALHO FILHO, 2009: 10).

Salienta-se, por oportuno, que é a partir de então que o plano diretor surge como protagonista na execução das diretrizes do direito da cidade no planejamento municipal, a partir de sua eleição, pela Constituição de 1988, como o instrumento fundamental para o planejamento urbano. Isso se deu, a partir de sua suposta capacidade de convergir os interesses de diversos atores envolvidos na produção do

¹⁷ CRFB/88 - Cap. II do Título VII: “Da Política Urbana”

espaço urbano, em busca da resolução dos problemas e do destaque das potencialidades municipais existentes.

Pode-se dizer, diante do exposto, que a Constituição de 1988 esquematizou com certa clareza o direito urbanístico brasileiro, positivando-o. No entanto, como será melhor demonstrado a seguir, faltava o Estatuto da Cidade para consolidá-lo.

4.2 A DIVISÃO DE COMPETÊNCIAS

Conforme dito anteriormente, a Constituição Federal vigente, promulgada em outubro de 1988, consagrou um inédito federalismo tripartite, no qual os municípios foram elevados à condição de entes da federação, tal como os Estados, o Distrito Federal e a União.

A consagração dos Municípios como entes federativos, ao lado da ampliação dos direitos à cidadania, fez com que a administração pública se tornasse mais complexa. À época da promulgação da Lei Maior, muitos protestaram contra esta decisão, afirmando que a modificação da posição dos municípios, dentro da federação, traduzia-se num instrumento de ingovernabilidade do país. Houve até aqueles que intitularam de “operação desmonte” a transferência de responsabilidades do governo federal para as instâncias estaduais e municipais de poder. Por outro lado, muitos visualizaram a mudança como positiva, pois acreditavam que o fortalecimento dos atores locais ampliaria a cidadania (SANTOS, 2008).

É importante salientar que a nova estrutura federativa, concebida pela assembleia constituinte de 1988, fortaleceu muito mais os municípios do que os estados, tendo sido a descentralização identificada como a “municipalização” das

obrigações do Estado. Um bom exemplo, que comprova esta alegação, está no fato de que a Constituição dotou os municípios de competência tributária própria e não apenas de capacidade tributária delegada pelo governo estadual (SANTOS, 2008), conforme os arts. 30, III e 156 do referido diploma legal, conferindo-lhes maior autonomia financeira e expressão política e econômica.

A divisão de competências legislativas, administrativas e tributárias entre as instâncias federativas foi esquematizada com base no princípio da predominância do interesse. Assim, sob o regime de repartição vertical de competências, coube à União legislar sobre matérias de interesse geral, aos Estados sobre matéria de predominante interesse regional e aos Municípios sobre matérias de interesse local.

No que diz respeito ao planejamento urbano, todos os entes da federação são competentes. À União, coube elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território, e de desenvolvimento econômico e social, conforme o inciso IX do art. 21, além de instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos, de acordo com o inciso XX do aludido artigo.

Em seu artigo 30, a Constituição Federal de 1988 conferiu aos Municípios a competência própria e exclusiva para legislar sobre assuntos de interesse local, por força do inciso I do art. 30, e promover, no que couber, um adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, conforme o inciso VIII do referido artigo.

Assim, nota-se que o legislador constituinte atribuiu ao poder executivo municipal o papel de consolidar a organização do espaço urbano, em consonância com

as diretrizes e os princípios, que buscam um desenvolvimento equilibrado para a sociedade (DI SARNO, 2006).

Já a instância estadual tem um papel restrito, no que tange ao planejamento urbano, visto que o município não mais guarda relação de subordinação ao estado dentro da federação brasileira. Entretanto, é necessário fazer duas ressalvas. A primeira diz respeito à competência legislativa plena dos Estado, para atender suas peculiaridades, quando da falta de legislação federal sobre normas gerais, conforme o § 3º do art. 24 da Lei Maior. A segunda trata do art. 25, § 3º que deu ao Estado o poder de, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Resumindo, admite-se que a instância estadual legisle sobre direito urbanístico, desde que se baseie no Estatuto da Cidade, e não sejam impostas medidas à instância municipal (SILVA, 2007).

4.3 O ESTATUTO DA CIDADE

Confirmando e alargando o espaço constitucional assegurado para a atuação dos municípios, no controle do desenvolvimento urbano, nasceu a Lei Federal 10.257/2001, mais conhecida como Estatuto da Cidade, que regulamentou os instrumentos urbanísticos apresentados pela Constituição de 1988, nos arts. 182 e 183, e criou outras possibilidades de atuação por parte do poder público municipal (MOREIRA, 2002).

O Estatuto da Cidade deve ser compreendido como o encontro do país com sua face urbana (OLIVEIRA, 2001), por traduzir-se em um conjunto de regras jurídicas que pontuam a atividade urbanística, ao criarem um legítimo acordo entre governos e os habitantes da cidade.

Após onze anos de tramitação legislativa, a referida lei surgiu como uma perspectiva de transformação positiva no cenário urbano brasileiro. No entanto, é importante ressaltar que desde 1983, com o envio ao Congresso Nacional do Projeto de Lei 775/83¹⁸, havia na sociedade brasileira o desejo de estabelecer normas voltadas para a política urbana, o que pode ser comprovado pelos mais de quatorze projetos enviados ao legislativo, que tratavam da mesma temática (MOREIRA, 2002).

Foi somente em 1990, que o Projeto de Lei 5.788/90, de autoria do senador Pompeu de Souza e já conhecido como Estatuto da Cidade, foi enviado ao Senado e, posteriormente, à Câmara, onde lhe foram apensados outras dezessete proposições (MOREIRA, 2002), até que fosse transformado na Lei Federal 10.257, em 10 de julho de 2001. Portanto, somente depois de muitas negociações, alterações e vetos, tanto no Senado quanto na Câmara dos Deputados, o Estatuto da Cidade conseguiu chegar à sua versão final.

O fato de ter levado mais de uma década para ser aprovado não significa que o Estatuto seja uma lei antiquada ou ultrapassada, visto que abriu diversas possibilidades para o desenvolvimento da política urbana, a partir da aplicação de instrumentos

¹⁸ O Projeto de Lei 775/1983 tramitou no Congresso Nacional até 1988, quando foi promulgada a nova Constituição. Em julho de 1995, o mesmo foi retirado pelo Poder Executivo, sem que houvesse qualquer deliberação (MOREIRA, 2002). No entanto, o mesmo é considerado, por muitos, a primeira redação do Estatuto da Cidade.

voltados para a promoção da inclusão social e territorial, nas cidades brasileiras. Ademais, sua aprovação também traduziu-se numa importante conquista, uma vez que os princípios elaborados no Movimento Nacional pela Reforma Urbana foram, enfim, consolidados.

Destarte, a partir da promulgação da aludida Lei, o município passou a ser responsável por formular a política urbana e fazer cumprir, através de seu Plano Diretor, as funções sociais da cidade, de acordo com a determinação da Constituição Federal. O Estatuto estabeleceu ainda, em seu Capítulo III - arts. 39 a 42 - que o Plano Diretor, por ser o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, deve ser aprovado por lei municipal, considerar a participação da população e ser continuamente revisto. Não obstante, o Estatuto determina um conteúdo mínimo para os planos diretores a serem elaborados, a fim de que a propriedade urbana cumpra a sua função social.

No que tange aos instrumentos da política urbana, o Estatuto regulamentou alguns daqueles previstos nos artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, tais como a usucapião especial de imóvel urbano; o IPTU progressivo no tempo, e o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, dentre outros. Além destes, instituiu outros instrumentos, como o direito de superfície, de preempção, a concessão de uso especial para fins de moradia, a outorga onerosa do direito de construir e as operações urbanas consorciadas.

Poderíamos elaborar um estudo somente voltado para a discussão das várias possibilidades que os instrumentos do Estatuto da Cidade oferecem, visto que são

abundantes. Entretanto, iremos nos ater àqueles que mais se relacionam ao paradigma de planejamento urbano objeto de nosso estudo.

4.4 INSTRUMENTOS DO ESTATUTO DA CIDADE

Dentre as inovações surgidas a partir do Estatuto da Cidade, podemos destacar as zonas especiais de interesse social (ZEIS), a usucapião coletiva e o estudo de impacto de vizinhança. Tecendo um breve comentário a respeito de tais instrumentos, uma vez que não é possível, nesta ocasião, abordar detalhadamente cada um deles, poderíamos definir as ZEIS como o tratamento diferenciado dos índices urbanísticos de determinada área, a fim de assegurar o direito à moradia, previsto no artigo 6º, da Constituição, como um direito social.

A usucapião coletiva, prevista nos artigos 10 a 14 do Estatuto da Cidade, pode ser determinada como um instrumento que não só regulariza a situação fundiária, mas permite também a urbanização de áreas ocupadas, por populações pobres, reorganizando urbanisticamente esses núcleos habitacionais. Seu objeto são as áreas urbanas com mais de duzentos e cinquenta metros quadrados, desde que ocupadas por uma população de baixa renda, para sua moradia, por cinco anos, ininterruptamente, e sem oposição, onde não seja possível identificar os terrenos ocupados por cada possuidor.

Por fim, o estudo de impacto de vizinhança, definido nos artigos 36 a 38 da Lei Federal 10.257/2001, busca contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou da atividade, quanto à qualidade de vida da população residente em determinada área e suas proximidades, incluindo a análise, em meio a outras

questões, do adensamento populacional, geração de tráfego e demanda por transporte público, e o uso e ocupação do solo. Vale ressaltar que esse instrumento é uma das demonstrações mais claras da constitucionalização do Direito Civil, a partir do momento em que a propriedade passa a ser encarada de uma forma não tão absoluta, uma vez que seu intuito é assegurar que o uso da propriedade, pelo particular, não colocara em risco outros valores e garantias assegurados à coletividade.

Neste trabalho, iremos nos concentrar no estudo de um dos instrumentos previstos pelo Estatuto da Cidade, as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), isto porque o mesmo foi eleito para viabilizar a revitalização da área portuária do Rio de Janeiro. Por este motivo, daremos maior importância à sua análise, bem como ao seu histórico.

4.4.1 AS OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

Embora as operações urbanas consorciadas somente tenham aparecido na normativa geral brasileira, como instrumento de política urbana, a partir de 2001, o instrumento não é tão novo assim. Sua origem remonta à década de setenta, na Europa e nos EUA, a partir da reforma do Estado e das transformações geradas pela reestruturação do modelo fordista-taylorista.

No Brasil, o instrumento despontou na década de 1980, nos planos diretores de algumas cidades, sob nomenclaturas e conformações um tanto ou quanto distintas do que foi regulamentado, em 2001, pelo Estatuto da Cidade (MARICATO; FERREIRA, 2002).

São Paulo foi o município pioneiro na utilização do referido instrumento. As operações urbanas consorciadas surgiram a partir da gestão de Jânio Quadros, na

Prefeitura de São Paulo, entre os anos de 1985 e 1988, por meio da Lei de Desfavelamento, sob a denominação de operações interligadas. Na época, o instrumento foi definido como uma autorização especial de alteração dos parâmetros urbanísticos¹⁹, em um determinado terreno, permitida pelo poder executivo, desde que seu proprietário se comprometesse a construir e doar ao município habitações de interesse social para a população de comunidades carentes.

Passados dois anos, o governo autorizou os proprietários interessados a pagarem uma contrapartida ao FUNAPS²⁰ e, assim, transferirem ao mesmo a responsabilidade pela construção das habitações populares e pela execução das obras de infra-estrutura necessárias. Dessa forma, o pagamento em dinheiro da contrapartida ao referido fundo gerou um volume grande de receita, transferida da iniciativa privada para um fundo social.

Durante o governo seguinte, de Luiza Erundina, durante os anos de 1989 a 1992, o aludido instrumento continuou a ser empregado para financiar uma parcela dos investimentos municipais na área das políticas habitacionais. Nessa época, o Executivo local não estava satisfeito com os critérios vigentes e, por este motivo, tentou alterar a forma de aplicação do instrumento, através de um projeto de lei que tinha como meta ampliar a transparência e o controle social sobre seu uso, todavia, não logrou êxito.

Entre os anos de 1993 a 1996, o governo de Paulo Maluf persistiu no uso do instrumento, que foi potencializado a partir de 1995, com a aprovação de uma lei que estabeleceu o pagamento da contrapartida em dinheiro ao Fundo Municipal de

¹⁹ Tais como gabaritos, índices de ocupação do solo e usos permitidos.

²⁰ Fundo de Atendimento à População Moradora de Habitação Subnormal.

Habitação. Ademais, a aludida lei determinou que um resumo das propostas de operações urbanas, juntamente com o nome do interessado, deveria ser publicado em jornal de grande circulação, para que a sociedade pudesse tomar conhecimento de sua existência.

Até início dos anos 2000, a aprovação das operações urbanas consorciadas, em São Paulo, abarcavam, no mínimo, duas instâncias de análise e aprovação, na Secretaria de Planejamento e na Comissão Normativa de Legislação Urbanística, comissão esta que contava com a participação de vários setores da sociedade civil, tais como a CUT, os Institutos de Engenharia e de Arquitetos do Brasil, dentre outros (MARICATO; FERREIRA, 2002).

Ao longo dos debates posteriores à promulgação da Constituição de 1988, esse novo instrumento foi largamente incluído nos Planos Diretores de diversas cidades do Brasil que haviam ficado entusiasmadas com a experiência paulistana. A utilização das operações urbanas consorciadas nesta época configurou-se, em sua grande maioria, como uma fonte de renda para a implementação de projetos de habitações de baixa renda.

Contudo, em alguns municípios fluminenses, com destaque para o Rio de Janeiro e Niterói, os recursos derivados das contrapartidas não foram aplicados em políticas habitacionais voltadas para a população de baixa renda. Nos dois municípios, o instrumento foi incluído em seus planos diretores²¹ e sua utilização foi regulamentada por leis municipais que, diga-se de passagem, em muito se

²¹ Ambos promulgados no ano de 1992.

assemelhavam, principalmente ao permitirem que praticamente todos os parâmetros urbanísticos fossem alterados, via decreto executivo, o que hoje não é mais permitido, por força do art. 32 do Estatuto da Cidade.

Como dito anteriormente, o Estatuto da Cidade regulamentou alguns dos instrumentos previstos nos artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, mas também criou outras possibilidades. Dentre esses novos instrumentos de política urbana, previstos no Estatuto da Cidade, encontram-se as operações urbanas consorciadas, que facilitam a atuação do poder público municipal no que diz respeito às variadas questões urbanas, permitindo que da utilização do aludido instrumento resultem recursos para o financiamento e o desenvolvimento urbano, principalmente quando as operações envolvem empreendimentos de grande porte.

Em seu art. 32, § 1º, a Lei Federal conceitua as operações urbanas consorciadas como “o 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 uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”. Ademais, o *caput* deste mesmo artigo afirma que somente por lei municipal específica e baseada no plano diretor, é que a área para a aplicação da operação urbana poderá ser definida. Quanto a isso, Carvalho Filho (2009) faz uma importante colocação, quando afirma:

A Constituição parece demonstrar que a execução de operação urbana com tal dimensão depende necessariamente de seu delineamento no plano diretor – este exigindo a participação do Legislativo municipal. Sem esse requisito, ou contemplando a lei específica regras contrárias às definidas no plano diretor, a atuação seria inconstitucional (CARVALHO FILHO, 2009: 223).

Tal afirmação é fundamental para nosso estudo, visto que o Rio de Janeiro, até hoje, não conseguiu concluir a revisão de seu plano diretor vigente, que é de 1992. Assim, na hipótese de promulgação de uma lei específica para a aplicação de uma operação urbana na área do porto, sem que o plano diretor carioca tenha sido revisto, abre-se espaço para seu questionamento por alguns motivos. Primeiramente, o plano diretor deve apontar as áreas da cidade em que serão admitidas as operações urbanas consorciadas. Em segundo lugar, levando em conta os ensinamentos vanguardistas do renomado jurista supracitado, pode-se dizer que seria inconstitucional a atuação do poder público que instituísse uma operação urbana sem que o instrumento estivesse regularmente delineado no plano diretor municipal, já que em sua versão vigente, o referido instrumento não está em consonância com os ditames do Estatuto da Cidade.

Voltando à análise da Lei Federal, para que sejam aplicadas as operações urbanas consorciadas, de acordo com o art. 32, § 2º, incisos I e II do Estatuto, existe a possibilidade da previsão de modificação dos índices e características do parcelamento, do uso e ocupação do solo e do subsolo, bem como de alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente. Ainda, o instrumento poderá ser utilizado para a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

Não obstante, para que as operações urbanas consorciadas sejam autorizadas, há uma série de exigências, no que diz respeito à finalidade da operação, à forma de controle da mesma - que obrigatoriamente deve contar com membros da sociedade civil - e à definição da área a ser atingida, dentre outros aspectos descritos no art. 33 da referida Lei.

Ressalta-se o inciso V do art. 33, que aponta o estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) como um dos elementos essenciais do plano que institui a operação consorciada. Tal exigência está alinhada com o que preceitua o art. 2º, inciso XIII, do Estatuto, uma vez que através do EIV serão estudados, a fundo, os prováveis efeitos negativos de empreendimentos ou atividades a serem implantadas na área onde ocorrerá a operação urbana.

Não poderíamos deixar de falar sobre dois dos pontos mais controvertidos do referido instrumento, na forma como ele foi concebido pelo Estatuto.

O primeiro diz respeito ao disposto no art. 33, § 1º, que afirma que os recursos obtidos pelo Poder Público municipal, a partir do pagamento de contrapartidas pelos interessados, serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada. Nota-se que o legislador incluiu esta determinação a fim de que as importâncias arrecadadas não fossem desviadas de sua finalidade legal e alocadas a fins não previstos para a operação. Assim, tal vedação justificou-se pela ideia de que a própria operação geraria recursos para a renovação urbana, sem que o poder público fosse onerado. E mais, a restrição de aproveitamento dos recursos, na própria operação, poderia fazer com que a população carente residente na área não fosse expulsa pela valorização da região, por conta de subsídios públicos que poderiam vir de tal fonte de arrecadação.

No entanto, na prática, o que se tem notado é que a aplicação dos recursos na própria operação urbana faz com que a iniciativa privada aufera maiores lucros do que os esperados inicialmente, visto que a injeção de recursos em melhorias na área valoriza o preço do solo urbano e, conseqüentemente, dos empreendimentos lá

implantados . Ademais, tal valorização da área acaba por expulsar a população original da área para terrenos periféricos, dando continuidade ao remanejamento das populações mais pobres para as franjas urbanas, algo tão recorrente no Brasil (MARICATO; FERREIRA, 2002).

O segundo tema, assaz controvertido, diz respeito ao disposto no art. 34 do Estatuto da Cidade. O aludido artigo determina que a lei específica, que autorizar a operação urbana consorciada, poderá prever a emissão antecipada pelo Município, de um número determinado de certificados de potencial adicional de construção, também conhecidos como CEPACs, que serão alienados em leilão, ou utilizados no pagamento das obras necessárias à própria operação, a fim de gerar recursos para o erário municipal. A principal vantagem, portanto, seria a arrecadação antecipada de recursos pelo poder executivo, que não dependeria do andamento da operação para o abastecimento de seus cofres.

Assim, para que o empreendedor possa se utilizar do direito adicional de construção na área atingida pela operação, ele deve adquirir CEPACs no mercado e restituí-los à Prefeitura. Salienta-se que é exatamente nesse ponto que alguns estudiosos do tema demonstram uma grande preocupação, visto que, caracterizados como títulos, os CEPACs podem ser adquiridos por qualquer um, visto que não há vinculação entre a compra do potencial construtivo e a posse do lote, o que poderia gerar uma distorção da finalidade dos certificados. Logo, como qualquer título financeiro, o valor dos CEPACs poderia variar muito, gerando uma especulação imobiliária “financeirizada”, que passaria a ser o motivador da revitalização urbana na cidade (MARICATO; FERREIRA, 2002). Em outras palavras:

Ora, parcerias com a iniciativa privada devem ser parte de um plano maior, em que o Poder Público e a população estabeleçam as necessidades da área a ser renovada – habitações, parques públicos, passeios – e somente a partir daí se definam as contrapartidas a oferecer à iniciativa privada. Quando as áreas são escolhidas apenas pelo potencial de gerar dinheiro através dos CEPACs, esquecem-se as condicionantes urbanísticas do espaço público. (...) Os CEPACs exacerbam portanto a característica das operações urbanas nas quais as forças do mercado capturam o Estado para fazer o jogo da geração da renda diferencial num fragmento da cidade (MARICATO; FERREIRA, 2002: 230-231).

Não obstante, é pacífico que a proximidade de populações carentes a determinadas regiões condiciona o valor do terrenos nas cidades do Brasil. Assim, conclui-se que quanto mais longe for a área a ser atingida pela operação das comunidades pobres, maior será o valor dos CEPACs. Por outro lado, a manutenção de tais comunidades, nas áreas objeto de operações urbanas, traduz-se numa barreira à valorização dos certificados, o que, ressalte-se, pode ser útil em determinadas situações, uma vez que a população pobre não seria expulsa de seu local de moradia.

Como se vê, atualmente, há uma grande discussão em torno dos pontos positivos e negativos que a aplicação das operações urbanas consorciadas pode trazer para a população e para o próprio município onde serão utilizadas. O debate ocorre em virtude de como elas foram e são utilizadas em muitos municípios brasileiros, visto que alimentaram os lucros do capital imobiliário e aumentaram a desigualdade social. Salienta-se que, como são apresentadas no Estatuto da Cidade, as operações urbanas consorciadas não se restringem a parcerias em projetos imobiliários altamente lucrativos para a iniciativa privada.

As opiniões favoráveis à utilização das operações urbanas consorciadas se organizaram em torno da recuperação da valorização imobiliária e da aplicação social dos recursos arrecadados, além da necessidade de flexibilização das normas

urbanísticas oriundas de um tipo de planejamento desenvolvido nos anos 70, demasiadamente rígido e pouco adaptável às transições ocorridas na cidade.

Já o argumento contrário vai no sentido de que, com a flexibilização de normas urbanísticas, as operações urbanas podem inverter totalmente os princípios que norteiam os ideais de justiça e legalidade, pois a lei passa a valer para quem não pode pagar por sua transgressão. Ademais, uma vez que o dinheiro da contrapartida deve ser reinvestido na própria região que gerou a operação consorciada, a iniciativa privada se beneficia com uma dupla captação da valorização imobiliária, decorrente do investimento público.

Atualmente, muito se tem discutido a respeito de uma operação urbana paulistana: a operação urbana Faria Lima, que para muitos, tornou-se uma experiência paradigmática, dentro da realidade brasileira de utilização do referido instrumento. Para outros, no entanto, tal operação foi meramente uma resposta aos pleitos do setor imobiliário, com a perda do caráter urbanístico-social do instrumento (MARICATO; FERREIRA, 2002).

Analisando algumas das operações urbanas consorciadas, no município de São Paulo, é possível apontar alguns exemplos em que o poder público obteve êxito com sua utilização em busca da redução das desigualdades sociais. Nesses casos, a iniciativa privada foi compelida a mitigar os impactos urbanos causados pelos novos empreendimentos, pois o interesse público foi defendido pela gestão municipal. Em outros casos, as operações consorciadas foram utilizadas a fim de permitir intervenções menores que buscassem melhorias urbanísticas. Um desses exemplos é o caso do Shopping West Plaza, em que os recursos obtidos através da operação

consorciada implicaram a construção de mais de setecentas moradias para populações menos favorecidas, além de uma passarela sobre uma das avenidas no entorno do Shopping, a fim de facilitar o acesso (MARICATO; FERREIRA, 2002).

Em outro caso, a análise do projeto de um shopping center – que pelo seu tamanho, determinaria uma enorme demanda por infra-estrutura ao seu redor - fez com que o governo municipal não assistisse, inerte, à instalação de mais um polo gerador de problemas urbanos. O Shopping Center Aricanduva, a fim de ter a sua construção licenciada, foi obrigado a realizar diversas melhorias urbanas, tais como instalações de semáforos, duplicações de pistas e diminuição da taxa de impermeabilização do terreno, a fim de aumentar a absorção de águas pluviais. Não obstante, por vontade própria, os proprietários do empreendimento optaram por construir, em sua área institucional, uma creche a ser doada para a Prefeitura, que poderá vir a atender os filhos de seus próprios empregados.

Sendo assim, nota-se que é possível tornar a utilização dos instrumentos de política urbana includente, não só atendendo às demandas das classes dominantes. Ainda que o uso da operação urbana consorciada por uma sociedade de matriz arcaica (MARICATO, 2002), frequentemente possibilite que se confunda interesse público com favorecimento às elites, há uma possibilidade real de seu efetivo emprego, a partir de uma correta regulamentação municipal.

Com base nessa argumentação, que tem sido frequente em diversos municípios brasileiros, passaremos agora ao estudo do que vem ocorrendo ao longo da última década, no Rio de Janeiro, no que diz respeito ao planejamento urbano. Para tanto,

iremos focar o nosso estudo nas tentativas de implementação do projeto de revitalização da área portuária.

5. O PLANEJAMENTO EMPREENDEDORISTA NA METRÓPOLE CARIOCA: LIMITES E POSSIBILIDADES

A partir do exposto até aqui, foi possível notar que o empreendedorismo urbano é, sem dúvida, uma estratégia de planejamento baseada no modelo de gestão empresarial, que implicou uma competição das cidades, em busca de atrair investimentos privados ao seu território. Foi possível ver também que, no caso brasileiro, tal busca se sobrepôs ao pacto político que surgira com a Constituição de 1988, visto que os princípios consagrados na nova Carta, por conta dos movimentos sociais urbanos, nem sempre são observados quando da realização dos grandes projetos urbanos, que são produto desse novo paradigma de intervenção no território.

Ademais, por conta da crise do capitalismo ocorrida no último quartel do século XX, que deu origem a uma reforma do Estado, muitas cidades industriais, que experimentavam um processo de desindustrialização, transformaram-se em cidades de consumo. Nesse sentido, tanto a cultura quanto o turismo e os esportes tiveram um importante papel, visto que começou-se a acreditar que a realização de um grande evento, ou a instalação de um grande equipamento cultural, no território da cidade, catalisaria um processo sinérgico de transformação da área.

Houve, dessa forma, a substituição do Estado do bem-estar social pelo Estado empresarial cultural, com um grande número de cidades aderindo a esse novo tipo de planejamento e disputando cada vez mais recursos privados e turistas.

Em um estudo a respeito do empreendedorismo urbano, seria impossível não abordar a tendência de revitalização de frentes marítimas, já que na maioria das

idades, que se utilizaram de práticas empreendedoras para planejar o seu desenvolvimento urbano, estas áreas tiveram uma posição de destaque. Isto porque, uma das principais características das cidades empreendedoras é a reconversão da região industrial degradada em um cenário adequado às necessidades de consumo.

Assim, a adaptação das zonas portuárias para novos usos representa, tanto um retorno às áreas que tiveram um papel fundamental para a formação das cidades, quanto uma oportunidade real, pela complexidade do processo, de captar investimentos públicos e privados para a implantação de um programa de obras que engloba, entre outros aspectos, a readequação da malha viária, dos acessos e dos transportes, a aquisição de terrenos e a melhoria da infra-estrutura do local como um todo.

Por esse motivo, resolvemos focar o nosso estudo nas tentativas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Para que isso fosse possível, optou-se pela realização de uma viagem de estudo às cidades norte-americanas de Baltimore, Boston e Nova Iorque, visto que tais cidades da costa leste dos Estados Unidos foram as precursoras nesse tipo de intervenção. Ressalta-se, por oportuno que, de acordo com informações colhidas durante as entrevistas, feitas na cidade de Baltimore, Pasqual Maragall, o Prefeito de Barcelona, responsável pela implementação do projeto urbano para os Jogos Olímpicos de 1992, havia estudado em Baltimore, entre os anos 1970 e 1980, e ficou bastante impressionado com o processo de revitalização da área central da referida cidade norte-americana, por conta das intervenções urbanísticas ocorridas em Inner Harbor.

Sendo assim, uma vez que nosso objeto de estudo, o empreendedorismo urbano no Rio de Janeiro, e o projeto de revitalização da área portuária acompanham uma tendência mundial, nada melhor do que uma visita à fonte, para o entendimento de como as intervenções ocorreram em tais locais e para que fosse possível fazer um estudo comparativo, ainda que se acredite que a transposição de tais experiências para a realidade brasileira não seja simples, visto tratar-se de realidades muito díspares.

Portanto, primeiramente, neste capítulo, iremos trazer resumos das experiências internacionais, a partir dos resultados colhidos nas visitas às cidades norte-americanas²², bem como através da consulta aos trabalhos de importantes autores que tratam desta temática. Dentre os casos selecionados, incluímos também a cidade de Barcelona, por ter se tornado o caso paradigmático, principalmente para os países latino-americanos e, especialmente, para o Rio de Janeiro.

Posteriormente, passaremos à análise do empreendedorismo urbano no Rio de Janeiro, a partir da década de 1990, para finalmente avaliarmos o projeto de reestruturação urbana do Porto do Rio, surgido a partir de 2001, e o que vem ocorrendo na cidade até hoje, no sentido de colocar o projeto em prática.

²² Os relatórios das entrevistas foram feitos a partir das informações colhidas em viagem técnica, juntamente com a mestrandia Mariana Lima Menezes, do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, e encontram-se disponíveis, na íntegra, no apêndice desta dissertação.

5.1 EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS

5.1.1 BARCELONA

Poucos eventos mundiais são capazes de competir com o esporte em termos de audiência e envolvimento de um número tão significativo de pessoas. Só para se ter uma idéia, a FIFA – *Fédération Internationale de Football Association* - possui mais países filiados do que a própria ONU - Organização das Nações Unidas (BEHNKEN, 2007). Essa paixão pelo esporte, manifestação cultural de nossa época, serve para explicar porque tantas cidades disputam atualmente a chance de sediar os Jogos Olímpicos.

Após o sucesso alcançado em virtude da total renovação sofrida para os Jogos Olímpicos de 1992, que além de modernizar a cidade, manteve a memória e as tradições da Catalunha, Barcelona tornou-se o modelo a ser seguido pelas cidades que buscavam serem alçadas à condição de cidade-global, visto que as Olimpíadas atuaram como uma poderosa alavanca para o desenvolvimento urbano (MASCARENHAS, 2008). Arantes, em *A cidade do pensamento único*, afirma:

(...) o receituário que talvez não pudesse ser aplicado ao pé da letra em sua cidade de origem, pois encontrara – para bem e para mal – um processo já a meio caminho, virou desde então bula papal para as cidades que tentam ou são induzidas a imitar Barcelona (ARANTES, 2000: 58).

Barcelona mantém-se como uma experiência exemplar na história do urbanismo olímpico. Ressalta-se que o êxito do empreendedorismo como propulsor do desenvolvimento urbano se deve, em muito, às ações efetuadas na cidade para a ocorrência dos jogos. No plano do simbólico, Barcelona representou a materialização

da capacidade de metamorfose de uma cidade por conta de um megaevento esportivo, e a concretização da cidade-empresa competitiva.

Para que seja possível entender como todo este processo ocorreu, é inevitável o exame de alguns acontecimentos históricos.

Barcelona foi, historicamente, uma cidade ligada à indústria, tendo sido a primeira cidade espanhola a sofrer as consequências da Revolução Industrial. No século XX, o período da ditadura franquista (1939-1975) significou uma perda das liberdades democráticas, porém destacou o caráter industrial da cidade, e de seu entorno imediato, devido ao isolamento internacional da Espanha ao longo dos decênios de 1940 e 1950 (CAPEL, 2005).

Dessa forma, houve um forte desenvolvimento industrial na região, por meio da implantação de diversas fábricas, o que fez com que a população da área saltasse, de um milhão e trezentos habitantes, em 1950, para quase dois milhões, ao final da década de 1970²³. Entretanto, ao passo que a indústria se fortalecera, o déficit urbanístico se acumulava, visto que a ditadura militar não se preocupava com o investimento em melhorias dos espaços públicos, e em equipamentos de uso coletivo (MASCARENHAS, 2008).

Uma vez restaurada a democracia, após a morte de Franco, em 1975, Barcelona voltou-se para um novo desenvolvimento cultural e urbanístico, o que se confirma pela

²³ De acordo com dados publicados pela página da prefeitura de Barcelona. Destaca-se que, atualmente, a cidade conta com uma população de, aproximadamente, um milhão e seiscentos habitantes, de acordo com a última medição em 2007. Disponível em: <http://www.bcn.es/estadistica/castella/dades/anuari/cap02/C020101.htm>. Acesso em 15 maio 2009.

realização dos Jogos Olímpicos de 1992 e, mais recentemente, pela organização do Fórum Universal das Culturas, em 2004.

Impende salientar que a transição política para a democracia se deu na Espanha, ao mesmo tempo em que os efeitos da crise de 1973 começaram a ser sentidos por todo o mundo. A taxa de desemprego na cidade, que em 1975, era de quatro por cento, chegou a vinte e um por cento, após uma década (CAPEL, 2005), por conta da referida crise e do processo de desindustrialização.

Assim como em muitas outras cidades no mundo, com destaque para as cidades norte-americanas, de que trataremos a seguir, a desindustrialização tornou necessária a requalificação urbana de Barcelona. É no início da década de 1980 que a cidade começa a buscar meios de reverter o cenário de crise que se instaurara.

Em 1981, o Prefeito Narcís Serra apresentou a candidatura de Barcelona para os Jogos Olímpicos, o que exigiu uma preparação, e obrigou a Prefeitura a definir um plano conjunto com os outros níveis de governo. Com a escolha da cidade para ser sede dos Jogos Olímpicos, em outubro de 1986, as esferas de governo começaram a se articular, o que viabilizou uma série de intervenções na cidade, bem como uma fase de ritmo intenso de construções (CAPEL, 2005).

Dois aspectos merecem destaque neste momento. Primeiramente, a utilização de um acontecimento excepcional, tal como os Jogos Olímpicos, para reestruturar a cidade e realizar grandes intervenções pelo poder público, era comum na história da cidade, o que se comprova pela Exposição Universal, ocorrida em 1888 e a Exposição Internacional, de 1929 (CAPEL, 2005). O outro ponto a ser ressaltado diz respeito ao fato de que, à época da eleição da cidade para sede dos Jogos Olímpicos, o presidente

do COI era Juan Antonio Samaranch, catalão, e também diretor de uma empresa de urbanização em atividade em Barcelona (LIMA JUNIOR, 2003), o que, evidentemente, ajudou em muito na escolha da cidade.

Portanto, no período de 1986 a 1992, foram investidas vultosas quantias e implementados projetos urbanísticos de elevada envergadura, o que redefiniu a centralidade de Barcelona. Tal processo constituiu-se em um verdadeiro marco na evolução urbana da capital da Catalunha, ao projetar a imagem da cidade por todo o mundo, proporcionando grande aumento do afluxo de turistas e maior capacidade de atração de investimentos externos (MASCARENHAS, 2008).

Dentre os diversos aspectos que colaboraram para o sucesso do urbanismo olímpico de Barcelona, estava uma marcante liderança, personalizada na figura do Prefeito Pasqual Maragall, grande entusiasta dos grandes projetos urbanos empreendedores, a partir de sua experiência em Baltimore, como citado anteriormente. Maragall foi Prefeito de Barcelona entre os anos de 1982 e 1997 e, sempre que questionado a respeito do projeto olímpico de Barcelona, afirmava que as melhorias implementadas nos espaços públicos eram muito relevantes para a resolução dos problemas econômicos e sociais da cidade (CAPEL, 2005).

O governo local investiu enormes quantias e implementou projetos urbanísticos que procuraram incorporar toda a infra-estrutura necessária para a realização dos jogos, o que acarretou na criação de uma imagem de Barcelona como uma cidade moderna e pronta para as novas demandas do mercado globalizado. *“Se os jogos não existissem, os teríamos inventado”*, dizia Pasqual Maragall, uma vez que as

Olimpíadas de 1992 foram um excelente motivo para a audaciosa requalificação urbana que precedera os jogos.

Ao invés de optar pela clássica construção de um grande parque olímpico, Barcelona optou pela descentralização, criando quatro parques menores espalhados pela cidade (MASCARENHAS, 2008), visto que, desde a redemocratização do país, em meados da década de 1970, havia uma preocupação com o fato de que a cidade concentrara a maior parte dos investimentos públicos nos bairros mais nobres, localizados na zona oeste, em detrimento da zona leste, operária, industrial e carente de infra-estrutura urbana (MASCARENHAS apud MILLET, 1996).

De certa maneira, nota-se que o poder público local também encarou a realização dos Jogos Olímpicos como uma oportunidade para dinamizar áreas degradadas e oprimidas.

Uma vez que o exemplo de Barcelona foi o que mais inspirou o Rio de Janeiro na adoção do empreendedorismo urbano enquanto paradigma de planejamento, torna-se importante abrir um parênteses e destacar que, de acordo com Mascarenhas (2008), Barcelona contava com um Plano Diretor de âmbito metropolitano, o que possibilitou a conjugação das exigências projetuais necessárias à realização dos jogos com os objetivos fundamentais da gestão urbana. No caso do Rio de Janeiro, à época das intervenções para os Jogos Pan-americanos de 2007, e mesmo hoje em dia, com a cidade eleita para sediar os Jogos de 2016, não há um Plano Diretor atualizado, visto que o Plano vigente é de 1992. Até o presente momento, não foi concluída a revisão do aludido plano, por diversos motivos, que não devem ser abordados aqui.

De volta ao projeto olímpico de Barcelona, as grandes intervenções urbanas definidas ocorreram em quatro áreas distintas: no porto velho e na antiga área industrial na costa litorânea, em *Mont Jüic*, uma das colinas que circundam a cidade, e em duas áreas periféricas, denominadas *Diagonal* e *Vall D`Hebron*, de alta densidade populacional e com graves problemas sociais.

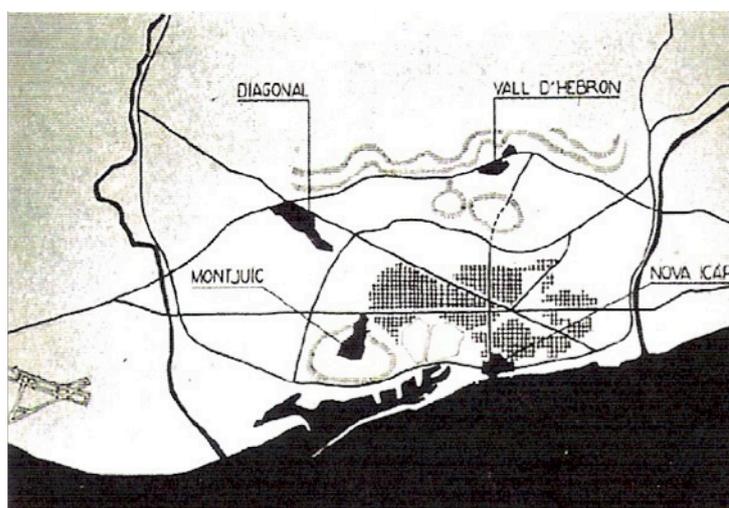


Figura 01: Mapa de Barcelona com as quatro áreas escolhidas no projeto olímpico
Fonte: GUIRARDO, 2002, p. 233

Para tornar possível a interligação dessas quatro áreas, um moderno sistema de vias expressas radiais e perimetrais foi construído, além da implantação de uma rede intermodal de transporte público, composta por trem, ônibus e metrô, de forma a integrar todos os pontos da cidade e viabilizar a proposta de modernização urbana (BORJA; CASTELLS, 1997).

A primeira das áreas citadas, *Port Vell*, foi completamente reurbanizada, a partir de uma proposta de requalificação baseada em cinco características de multifuncionalidade: lazer, turismo, restaurantes, cultura e comércio local (SOTRATTI, 2005). Essa intervenção, segundo os urbanistas responsáveis, recuperou

o diálogo da cidade com o mar, reconquistando um espaço de grande simbolismo da cidade, o *waterfront*²⁴.

Essa reurbanização do *waterfront* alcançou também a antiga área industrial da cidade, onde foi criada uma área olímpica que concentrou e integrou atividades esportivas, comerciais, de lazer e de moradia. Vale ressaltar que as edificações multifamiliares, projetadas nessa área para abrigar os atletas durante as Olimpíadas, foram planejadas para serem vendidas após os jogos. No entanto, de acordo com Mascarenhas (2008), ao contrário do ocorrido em Sidney (2000) e em Atenas (2004), ou até mesmo no Rio, em 2007, por ocasião dos Jogos Pan-americanos, o fato da Vila Olímpica ter sido construída pela iniciativa privada, ainda que tenha limitado seu alcance social, não acarretou na destinação de tais unidades ao uso residencial de classes economicamente favorecidas.

A macroproposta urbanística para a Vila Olímpica, realizada pelo escritório de arquitetura de Oriol Bohigas²⁵, traduz-se em uma das mais emblemáticas características da cidade-mercadoria: a reconversão da cidade industrial que, a propósito, experimentava um processo de desindustrialização, em um cenário adequado às necessidades de consumo.

Com relação a isso, Sánchez e Bienenstein afirmam:

O Governo Municipal, mediante o “olimpismo”, atraiu capitais públicos e privados para empreender a reconstrução da Cidade a prazo fixo. Esta

²⁴ O termo *waterfront* se refere às áreas em frente ao mar que se encontravam obstruídas por complexos portuários e industriais antigos, com grandes galpões, estaleiros, píeres e estradas de ferro para transporte de carga (DEL RIO, 1994, p.35).

²⁵ Bohigas, um dos principais ideólogos dos pequenos projetos contra os grandes planos, abandonou a retórica e a prática do início dos anos 80 e, junto com seus sócios, elaborou justamente aquele que seria considerado o plano mais ambicioso da Barcelona 1992, o plano urbanístico da Vila Olímpica (SÁNCHEZ, 2003).

pressão para uma violenta política de “fazer cidade” forçosamente inscreveu o processo na chave do aproveitamento máximo de mercado, na mais pura ótica do capitalismo (imobiliário) em suas articulações atualizadas com os demais mercados: de consumo, de serviços, do turismo, da cultura e das localizações das empresas transnacionais (SÁNCHEZ; BIENENSTEIN, 2007).

Os equipamentos olímpicos monumentais, reservados aos principais eventos esportivos dos jogos olímpicos, foram construídos em *Mont Jüic*. Terminada a Olimpíada, essa colina junto à costa se transformou em um sítio que reúne museus, ginásios e estádios, que podem ser utilizados tanto para eventos esportivos e culturais, quanto para feiras e congressos. Já a *Diagonal*, uma das áreas periféricas escolhidas, foi revitalizada e nela surgiram edifícios de alta tecnologia, *shopping malls* e centros empresariais, que possuem uma significativa capacidade de seduzir os residentes da cidade, os espanhóis e o mercado internacional.

Contudo, cumpre salientar que o conteúdo estratégico e mercadológico do plano de Barcelona para os jogos olímpicos foi suavizado pelas intervenções ocorridas no *Vall D`Hebron*, o que mostra que o caso catalão foi relativamente democrático. Esta região, que se localizava na periferia, e contava com uma série de problemas sociais e de infra-estrutura, foi bastante beneficiada pelo projeto. Os equipamentos esportivos construídos foram convertidos em centros culturais e esportivos coletivos, e a segunda Vila Olímpica construída nessa área foi destinada à habitação popular (BARCELONA, 2000. P.148/149).

Em sua dimensão urbanística, o “modelo Barcelona” de intervenção no território, por conta dos Jogos Olímpicos, foi valorizado por vários especialistas, tendo a cidade recebido diversos prêmios, como o da Universidade de Harvard e o do Royal Institute of British Architects – RIBA (CAPEL, 2005).

Diante do exposto, ainda que seja indiscutível a metamorfose de Barcelona por conta dos Jogos Olímpicos, acredita-se que é necessário avaliar se a exportação de um modelo bem sucedido para uma região totalmente distinta, onde há um predomínio de políticas públicas envolvidas com os interesses das camadas dominantes e onde, a cada dia, crescem as desigualdades, é coerente.

5.1.2 BALTIMORE

A cidade de Baltimore foi fundada em 1797 e, inicialmente, competia com Nova Iorque como um dos principais portos norte-americanos.

O porto da cidade começou a se tornar economicamente inviável a partir de 1940, muito em virtude da cointeinerização e do aumento do tamanho dos navios, que necessitavam de maior profundidade para navegar. A partir de 1950, o porto de Baltimore tornou-se obsoleto e superlotado, o que fez com que os estaleiros e a indústria portuária procurassem outras áreas para se desenvolver, muitas vezes até mesmo fora do território norte-americano.

Assim como muitas outras áreas urbanas norte-americanas, especialmente na parte nordeste do país, fortemente baseadas na indústria como força motriz de sua economia, Baltimore passou por um declínio muito grande entre os anos quarenta e cinquenta do século XX.

A multiplicação das vias expressas permitiu que a população migrasse e passasse a residir em áreas mais afastadas do centro, os subúrbios norte-americanos, fazendo com que cidades como Baltimore tivessem um grande declínio de população. Ademais, é importante ressaltar que as tensões raciais ocorridas na década de 1960 também foram um fator que contribuiu para o esvaziamento da área.

Assim, com a mudança das residências para os subúrbios, muitos negócios foram atrás deste contingente de habitantes. O resultado do processo foi o esvaziamento do centro, já que a população se sentia insegura, em uma área totalmente degradada e que não mais oferecia as vantagens de outrora, como empregos e serviços.

Outro ponto a ser ressaltado foi a forte perda de receita municipal, decorrente do declínio da arrecadação tributária própria, o que acarretou a quase falência do município. Ressalta-se que a população de Baltimore, que na primeira metade do século vinte era de, aproximadamente, um milhão de habitantes, foi reduzida em mais de um terço, em meados do século passado.

Foi então que em 1955, liderados por James Rouse²⁶, alguns empresários locais criaram uma organização regional denominada “The Greater Baltimore Committee - GBC”, que teve um papel decisivo no renascimento do centro de Baltimore, ao viabilizar o novo desenvolvimento econômico da região e salvar a cidade do grande declínio pelo qual passava à época. *“Nós precisamos salvar a nossa cidade, porque senão a economia não sobreviverá, as pessoas não permanecerão e os nossos negócios estarão em risco”*, diziam os empresários.

A partir de então, a GBC montou um plano para salvar a área central de Baltimore. Em 1958, iniciou-se o projeto denominado Charles Center, que consistia em uma mescla de usos de escritórios, lojas, um teatro, um hotel e apartamentos para

²⁶ James Rouse era um empresário do ramo imobiliário, que desenvolveu um trabalho pioneiro, no que diz respeito à renovação de frentes marítimas. Sua empresa, a Rouse Company, era especializada na construção de comunidades planejadas, shopping centers e “festival marketplaces”, o que pode ser comprovado pelos projetos de Quincy Market, em Boston, Inner Harbor, em Baltimore, e South Street Seaport, em Nova Iorque.

classe média-baixa. Esse foi considerado o primeiro projeto de renovação urbana nos EUA que conservou edifícios históricos não tombados, em um total de cinco. Destaca-se que tal área de intervenção não estava localizada na orla portuária, mas sim a algumas quadras de distância.

Já em 1961, era possível perceber resultados positivos do Projeto Charles Center. Nesse ano, a Prefeitura promoveu, numa inteligente estratégia de marketing, uma concorrência pública de propostas imobiliárias para a construção do primeiro edifício comercial no local. Assim, Charles Center transformou-se em um projeto que, apesar de obsoleto nos dias de hoje, trouxe a arquitetura moderna à Baltimore, com destaque para o edifício denominado One Charles Center, de Mies Van der Rohe. Destaca-se, por oportuno, que uma das principais críticas ao projeto gira em torno do fato de que tais prédios foram construídos de maneira a criarem pátios internos, o que tirou as pessoas das ruas e dos espaços públicos, como se vê nas fotos abaixo.



Figura 02: One Charles Center – Baltimore, MD

Fonte:<http://www.ce.jhu.edu/baltimorestructures/Buildings/One%20Charles%20Center/1.jpg>

Após a consolidação de Charles Center, como uma experiência bem sucedida, o Prefeito Thomas D'Alessandro e seu sucessor, William Donald Schaefer, resolveram ampliar o projeto até a região portuária, a fim de trazer o sucesso daquela intervenção urbana até a orla de Baltimore. Nessa época, a área do antigo porto estava abandonada, com diversos armazéns desocupados, armazéns estes que outrora haviam abrigado uma empresa de comércio marítimo. O porto industrial havia se mudado para o sul da cidade, que além de possuir uma maior retroárea, localizava-se em um local com maior profundidade, mais compatível com o tamanho das embarcações mais novas.

Ao contrário do que muitos pensam, inicialmente o projeto de revitalização do porto de Baltimore não era voltado para o turismo. Na época, o projeto foi pensado como a única alternativa à falência da cidade, sendo esperados todos os impactos possíveis, fossem eles econômicos, políticos ou sociais. Era “do or die”, como diziam os administradores naquela época.

O projeto inicial englobava uma área de, aproximadamente, cento e quinze mil metros quadrados, do centro ao redor do porto, tendo como âncoras algumas torres comerciais. Foram criados planos de renovação urbana, financiados com fundos municipais.

A cidade de Baltimore começou a adquirir as propriedades ao redor da antiga região portuária, tal como ocorrera na região de Charles Center. Propriedades foram desapropriadas e atividades comerciais realocadas, tal como as poucas residências que existiam no local, visto que a área era, eminentemente, industrial, criando desta forma, o Projeto do Inner Harbor.

Ressalta-se que, à época, ninguém acreditava na prosperidade do projeto de Inner Harbor, o que, de acordo com alguns dos entrevistados na viagem de estudo, mostra a importância da existência de um grande líder, como o Prefeito Schaefer, para convencer os mais céticos de que o projeto tinha tudo para ser um sucesso.

O Prefeito Schaefer acreditava na necessidade de impulsionar a atividade imobiliária e possuía espírito empreendedor, no que diz respeito à promoção de eventos culturais na área central de Baltimore, especialmente durante os finais de semana. As propostas de Schaefer iam de encontro à ideia inicial do projeto de Charles Center, voltado para a recuperação da área central de negócios da cidade, ou seja, não era voltado para o entretenimento. O Prefeito enxergava os festivais como uma forma de atrair de volta ao centro a população dos subúrbios, que há anos não frequentava a área, mostrando que a região havia se tornado novamente um local seguro e animado.

A primeira edificação a ser construída em Inner Harbor foi o Science Center, seguida pelo Harbor Place, construído no principal cruzamento entre as ruas Pratt e Light, localizadas, respectivamente, ao longo da costa norte e oeste do Inner Harbor. Além disso, foi construído um World Trade Center, no coração de Inner Harbor, pois a ideia era transformá-lo em um marco do Estado de Maryland, já que o prédio, na opinião da administração, representaria o estado para o mundo, o que comprova a tese de competição das cidades em um mercado global.

O projeto do Harbor Place foi criticado por muitos, já que a concepção inicial previa a construção de espaços públicos que hospedariam atividades gratuitas voltadas para o entretenimento. No entanto, tais espaços acabaram por ceder terreno para o

desenvolvimento comercial da área, hoje repleta de restaurantes, lojas e butiques famosas.

Fica claro, a partir do exposto, que foram necessárias décadas para a obtenção dos recursos necessários para o desenvolvimento da região do Inner Harbor. Dentre os principais equipamentos instalados, destaca-se o aquário, que segundo Laurie Schwartz, uma das entrevistadas, era um projeto emblemático quando foi construído (“it was a state of the art aquarium when it was built”).

Houve muito ceticismo quando foi decidido que um centro de convenções seria construído em Baltimore, já que ninguém acreditava que a cidade poderia ser um destino turístico. As pessoas se perguntavam: “por que alguém viria a uma cidade velha, suja e industrial?”. No entanto, com a construção do *Science Center*, do *Harbor Place* e do Aquário, as pessoas começaram a enxergar Baltimore como um destino realmente turístico.

É importante salientar que, ao final da década de 70, a Prefeitura de Baltimore subsidiou a construção do Hotel Hyatt, empreendimento localizado na Light Street, próximo ao *Harbor Place*. A construção do hotel foi considerada o ponto chave para a atração de convenções e visitantes.

Depois de décadas de declínio, o número de habitantes voltou a crescer, a partir do fim dos anos 1980, principalmente por conta dos investimentos realizados em infraestrutura, tal como o projeto do *Inner Harbor*. Atualmente, Baltimore conta com uma população de, aproximadamente, 640 mil habitantes, com grande diversidade racial e étnica. É a 17^a maior cidade dos EUA em população.

Deve-se destacar, também, o esforço da Prefeitura para atrair novos moradores e empreendimentos habitacionais para o *Inner Harbor*, sobretudo jovens profissionais e famílias da classe média. Nos anos 80, foi lançado um programa pioneiro de *urban homesteading*, no bairro de Otterbein, próximo ao *waterfront*. A grande maioria das edificações estavam abandonadas por conta das desapropriações de um projeto viário estadual, que acabou por não se concretizar.

As casas foram então oferecidas em estado deteriorado, por baixíssimo custo, para as famílias que não possuísem outro imóvel em Baltimore. Em contrapartida, exigia-se que as mesmas passassem a residir nestas habitações, recuperassem-nas até um nível mínimo aceitável, no prazo de seis meses, e conservassem as fachadas. A Prefeitura também exigia o respeito às diretrizes do projeto nas fachadas voltadas para a rua, condizentes com a tipologia histórica do bairro. Ainda, os novos moradores não poderiam revender os imóveis pelo período de dois anos, de modo a evitar uma especulação imobiliária que comprometeria o projeto.

Ressalta-se que, ao contrário de outras cidades norte-americanas, distribuídas ao longo de muitos quilômetros de extensão, Baltimore é uma cidade compacta, o que é apontado pelos moradores locais como uma característica positiva. Outra característica da cidade é a tipologia de armazéns, já que alguns deles foram transformados em habitações unifamiliares ou multifamiliares, mantendo, dessa forma, uma particularidade original da área.

Até mesmo por localizar-se numa planície, há o predomínio de casas ao invés de condomínios de apartamentos. Somente nos dias atuais é que o interesse por

apartamentos está aumentando, o que pode ser notado na região ao redor de Inner Harbor, que conta com diversos exemplos de edificações multifamiliares.

Após todos estes anos, há a crença de que as atividades promocionais e as ações de marketing realizadas pelo Prefeito Shaefer e voltadas para a divulgação da área foram tão importantes quanto os novos equipamentos e edificações construídos no local, e que possibilitaram novos usos ao longo da orla.

Desde 1991, há uma agência chamada “Baltimore Development Corporation - BDC” que atua como intermediária entre o governo e a iniciativa privada para projetos no Inner Harbor, bem como em outras partes da cidade, sendo uma organização sem fins lucrativos. Esta agência, segundo os entrevistados, dá mais agilidade nas decisões, por ser menos burocrática. No entanto, destaca-se que o Departamento de Planejamento Urbano da Prefeitura é quem dá as diretrizes do que deve ou não ser feito, em cada área de planejamento da cidade.

Colin Tarbert, arquiteto da BDC, responsável pelo desenvolvimento econômico de Inner Harbor e suas adjacências, afirmou que, do ponto de vista econômico, o *Waterfront* pode ser visto como um polo crescente de arrecadação fiscal para a cidade, tanto no que diz respeito aos imóveis residenciais, que atraem moradores para o local, quanto aos comerciais, e os serviços voltados para a população atraída para aquela região. Portanto, o principal impacto deste tipo de projeto, na opinião do entrevistado, seria o aumento da base de arrecadação municipal.

Salienta-se que um dos maiores benefícios da revitalização da área portuária de Baltimore foi a geração de um número elevado de empregos no setor de serviços, que contemplaram uma grande parte da população local. Ademais, a partir do sucesso

inicial de Inner Harbor, o desenvolvimento se espalhou para outras frentes marítimas, como Harbor East e Fells Point. Ressalta-se que a primeira tem sido palco de intervenções maciças, como o realinhamento de vias e a construção de shoppings e enormes torres de hotéis. Já na segunda, o processo de renovação se deu em consonância com o que já existia no local. Sendo assim, muitos armazéns antigos foram salvos e renovados, mantendo as características originais do local, ao contrário do que ocorreu em Inner Harbor, onde tudo foi derrubado para a realização de um novo projeto, com exceção de uma edificação, o Power Plant Building²⁷, que hoje abriga uma livraria famosa nos EUA, a Barnes & Noble.

Um dos principais pontos destacados por todos os entrevistados na cidade foi que uma intervenção atual deve aprender com os erros do passado. Sendo assim, é aconselhável que um projeto atual de renovação de frente marítima seja abrangente e preveja usos múltiplos para a área, com a presença de equipamentos culturais, apartamentos, escritórios e comércio, o que acarreta a atração de diferentes pessoas ao longo de todo o dia. Isto porque somente a criação de espaços públicos e gratuitos, tais como praças e parques, não geraria receita suficiente para a manutenção de um projeto tão amplo e complexo.

No entanto, todos destacaram que um dos maiores erros da experiência de Baltimore foi a criação de poucas atrações gratuitas na área, o que fez com que, até hoje, muitos habitantes locais não frequentem a região por enxergarem a área como

²⁷ O Power Plant Building teve um papel de destaque no desenvolvimento de Baltimore, no início do século XX. Era ali que funcionava uma central elétrica, que servia como fonte principal de energia para as estradas de ferro da cidade e a Companhia Elétrica local.

um destino exclusivamente turístico. Destaca-se, inclusive, que o transporte público no local é ineficiente, e que os estacionamentos no Inner Harbor são caros, custando em média trinta dólares por dia.

Como se sabe, equipamentos de grande porte, como museus, aquários e o próprio comércio, não se sustentam apenas com os recursos advindos do turismo. Portanto, em uma nova intervenção, os entrevistados afirmaram que seria fundamental a idealização de um projeto que tivesse apelo tanto para os turistas quanto para a população local, com a criação de atrações ao ar livre e atividades gratuitas, a fim de dinamizar o uso daquele espaço.

Outro ponto negativo, na opinião de Gary Cole, Diretor do Departamento de Planejamento e Uso do Solo Urbano da Prefeitura de Baltimore, é o alto custo das moradias, uma vez que para se viver próximo à água, na cidade, é necessário dispor de, no mínimo, quinhentos mil dólares para a aquisição de um imóvel, sendo que há apartamentos que chegam a custar até dois milhões de dólares, enquanto que o valor do aluguel varia, de mil e quinhentos, a três mil dólares por mês. Muitas das unidades, inclusive, oferecem vagas não só para carros, mas também para barcos, pois contam com uma marina privativa, o que denota que tais empreendimentos foram construídos exclusivamente para atender a camadas mais altas da população.

Isso significa que a população mais pobre, que outrora vivia próxima ao local²⁸, não mais consegue viver ali. Ainda que, como se sabe, o valor de mercado de imóveis não dependa, exclusivamente, da atuação da prefeitura, o entrevistado acredita que

²⁸ Ainda que não fosse uma grande quantidade de habitantes, visto que a área era eminentemente industrial.

deveria haver programas públicos para subsidiar a moradia dos mais pobres próximo à área de Inner Harbor.

Destaca-se que muitos daqueles que vão morar em *waterfronts* são os chamados pelos americanos de “empty nesters”, ou seja, casais cujos filhos já saíram de casa e que não desejam mais morar em enormes propriedades, afastadas da cidade. Assim, resolvem voltar aos grandes centros, que oferecem serviços diversos.

No que diz respeito à preocupação do governo de Baltimore com questões concernentes ao meio ambiente, ressalta-se que no ano passado foi promulgada uma lei municipal que obriga que as novas edificações construídas no local sejam “LEED Certified”²⁹, ou seja, certificadas por um selo verde que, dentre outros aspectos, prima pela eficiência energética das edificações.

No caso de Baltimore, pode-se dizer que a intervenção trouxe muitos benefícios para a cidade, que passou por um sério esvaziamento, em meados do século passado. Surgiram empregos, criou-se uma indústria turística e conseguiu-se reverter o esvaziamento da área central, o que foi muito bom para a cidade. No entanto, é importante destacar que os entrevistados foram unânimes em afirmar que uma intervenção desse porte precisa ser um processo contínuo, e contemplar um programa de renovação regularmente, visto que a região portuária de Baltimore já não mais vive aquela época de glória dos anos 1980 e 1990, e já se encontra ultrapassada.

²⁹ The Leadership in Energy and Environmental Design – LEED - Green Building Rating.

5.1.3 BOSTON

A primeira intervenção na zona portuária de Boston data da segunda metade do século XX, quando os diques do antigo porto, que já se encontravam assoreados, não mais atendiam à navegação comercial de outrora. Com isso, foi construído um novo porto, com o intuito de melhor suportar as atividades portuárias. O projeto do novo porto foi executado em uma área aterrada, recurso bastante utilizado em outras obras desta cidade à época.

Desenvolvidos em meados de 1950, os primeiros planos para a revitalização da zona portuária de Boston previam a demolição de toda a área central, inclusive as edificações do antigo *Quincy Market* e *Faneuil Hall*.



Figura 03: Quincy Market – Boston, MA
Fonte: foto nossa

É importante destacar que, nesse período, a região portuária encontrava-se bastante desordenada. No local havia um viaduto, que cortava a cidade, com diversas vias de acesso, quase sempre congestionadas, principalmente pela falta de vias alternativas. Tal via elevada colaborou para a degradação do porto, que resultou numa área abandonada, sem investimento algum. Não obstante, os prédios do porto sofriam com problemas estruturais, devido ao abandono, e estavam bastante deteriorados.

O ativismo político e os movimentos preservacionistas do final dos anos 1960 e início dos 1970, juntamente a um cenário de redirecionamento político e econômico nos EUA, alteraram a base dos antigos planos de renovação, que passaram a se voltar para a preservação histórica e o respeito aos patrimônios locais (DEL RIO, 1994).

Nesse período, a Prefeitura e a câmara de comércio contrataram uma equipe de consultores para um plano de recuperação do *waterfront*, mais preocupado com a preservação de edificações históricas e a integração da cidade com o mar, através de novas formas, de usos públicos e da continuidade espacial. Esses mesmos objetivos foram depois incorporados ao Plano Geral de Boston, de 1965, época em que se reorganizou a agência especial de desenvolvimento da área central, a Boston Redevelopment Authority - BRA. Destaca-se, por oportuno, que a BRA é, ao mesmo tempo, uma agência de planejamento urbano e de desenvolvimento econômico. Assim, de acordo com Robert Kroin, arquiteto que trabalha há décadas na aludida agência, enquanto o setor de desenvolvimento econômico busca fomentar novas construções, o setor de planejamento busca adaptá-las à necessidade de se manter o patrimônio da cidade. Assim, as duas áreas se contrabalanceiam, criando boas condições de atuação por parte do poder público.

De volta ao Plano Geral de Boston, ressalta-se que ele era um plano de revitalização urbana, que também contemplava a orla do centro, incluindo o *Quincy Market*, e que tinha por objetivo a geração de empregos, a mudança da imagem da cidade e o aumento de arrecadação por parte do município. Nessa época, para dar início aos trabalhos, a Boston Redevelopment Authority adquiriu os três pavilhões do *Quincy Market*, em péssimas condições, para restaurá-los, com o intuito de trazer de volta as suas características originais.

Já no início dos anos 70, Benjamin Thompson, um arquiteto norte-americano, e James Rouse, um empresário do ramo imobiliário, que já havia construído a cidade nova de Columbia e alguns *shopping-centers* em áreas centrais, se juntaram e criaram o primeiro dos *Festival Marketplaces* americanos, transformando o antigo mercado em um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios. Tais Marketplaces foram implantados em diversas cidades, como Baltimore, Miami e Nova Iorque, no South Street Seaport, sempre por esta mesma equipe. É por esse motivo que Peter Hall chama este período do planejamento urbano norte-americano de “Rousificação da América” (HALL, 2002).

A renovação de Quincy Market e do Faneuil Hall Marketplace, além da revitalização da área portuária de Boston foram projetos que mudaram a atitude dos habitantes locais em relação à frente marítima e começaram a atrair pessoas para a cidade e turistas para a área central. O Aquário, inaugurado em 1969, tornou-se um grande sucesso de público, e o elemento central da revitalização. Por este motivo, seus arquitetos – a firma Cambridge Seven Associates – iriam repetir o modelo em outras

idades, como em Baltimore, Osaka e Lisboa. Ao mesmo tempo, foram construídos um novo parque e diversos empreendimentos residenciais (DEL RIO, 1994).

Em seu primeiro ano de funcionamento, o novo conjunto do Marketplace atraiu dez milhões de visitantes, ressaltou-se, número equivalente ao registrado para a Disneylândia, na mesma época. Já em meados dos anos 80, este número atingiu a impressionante marca de 16 milhões de visitantes por ano, estimando-se que a metade dos visitantes do Marketplace eram verdadeiramente turistas (DEL RIO, 1994), o que comprova a afirmação do entrevistado de que o projeto, inicialmente, foi muito mais voltado para os habitantes locais do que para os visitantes. O referido arquiteto ressaltou que, ainda que o turismo seja uma grande indústria, o foco principal dos primeiros projetos na área era melhorar a vida dos cidadãos de Boston.

Destaca-se que muito da revitalização da área portuária de Boston só deu certo, ou seja, atendeu às expectativas do poder público, por conta da iniciativa da Prefeitura de assegurar uma longa posse de terra aos concessionários, ao trabalhar com concessões de, ao menos, 99 anos. Dessa forma, os interessados compravam o imóvel, mas não a terra, tal como no direito de superfície brasileiro, definido no Código Civil de 2002 e no Estatuto da Cidade³⁰, o que fazia com que a arrecadação municipal aumentasse, em função do pagamento de encargos e tributos por parte do superficiário.

No início dos anos 1980, a visão pós-modernista de contestação ao modelo de planejamento predominou e, por esta razão, rumou-se para a mistura entre o antigo e o novo, evidenciando tal contraste. Destaca-se que a não construção de muitos projetos

³⁰ Lei 10.257/01, arts. 21 a 24 e Código Civil de 2002, arts. 1369 a 1377.

modernistas se deu por conta das recessões ocorridas à época. O referido arquiteto entrevistado afirmou que não fora somente o planejamento urbano o responsável pela preservação de várias edificações históricas, mas também as recessões surgidas entre as décadas de 1970 e 1980.

Em suas mais recentes intervenções, a Boston Redevelopment Authority, considerada o braço executivo da Prefeitura, decidiu manter a configuração original dos vários píeres na orla, ou seja, manter os “dentes” característicos do local. Um bom exemplo disso foi o projeto de Rowes Wharf, concluído em 1987, que trouxe também algumas inovações, no que diz respeito a como o poder público concatenou todos os interesses no local.



Figura 04: Rowes Wharf – Boston, MA
Fonte: <http://www.backbaypress.com/images/sky-aerial-01.jpg>

A Prefeitura queria que o empreendimento que fosse construído no local focasse em atividades que não eram de natureza turística. Assim, fizeram um concurso, onde sete propostas foram apresentadas por diferentes escritórios de arquitetura. Destas sete, foram escolhidas três para que continuassem a ser desenvolvidas seguindo as diretrizes da BRA. A partir daí, um escritório se retirou do concurso, ficando somente dois concorrentes³¹.

O Projeto escolhido foi tão bem aceito que as cem unidades habitacionais foram vendidas em cem dias, mesmo com a imposição da prefeitura de que os apartamentos comprados deveriam ser para uso próprio, a fim de evitar especulação no local, o que provou que a prefeitura podia comandar um projeto desses sem ter que ceder aos interesses da iniciativa privada. O interesse público prevaleceu. Aliás, é importante ressaltar que o entrevistado da Prefeitura afirmou, categoricamente, que em um projeto de revitalização de frentes marítimas, tudo deve começar pelo investimento público, visto que é o poder público que deve traçar o caminho a ser seguido.

O complexo de Rows Wharf é de uso misto, com a presença de unidades comerciais, residenciais, escritórios e quartos de hotel. É de seu atracadouro que saem barcas interligadas ao sistema de transporte da cidade, barcos turísticos e até mesmo barcos dos moradores locais que possuem vagas na marina.

Um fato interessante, a respeito da tipologia do edifício, é que os gabaritos foram mantidos em níveis baixos, e bem no meio do complexo foi construído um pórtico, que fura a edificação e permite o acesso público à frente marítima. Destaca-se

³¹ Escritório do I.M. Pei e a Beacon Companies.

que dois terços da área do terreno onde se situa o empreendimento são de espaços ao ar livre, permitindo ao transeunte o acesso à orla.

Outra medida interessante, adotada recentemente pela Prefeitura, por conta de críticas ao projeto, no sentido de que as melhorias foram todas concentradas somente em uma área da cidade, foi a definição de que dezessete por cento de todas as unidades construídas no local, sempre que fossem residenciais, deveriam ser acessíveis, economicamente, à classe média baixa, enquanto que para os prédios comerciais foi instituído o pagamento de contrapartidas, na forma de empreendimentos de cunho social.

Um ponto que merece destaque, por conta da grande semelhança que guarda com a realidade do porto carioca, diz respeito ao viaduto que cortava a região portuária em Boston. Em 2006, foi concluída a construção do projeto Big Dig, ou seja, grande escavação. Só pelo nome já é possível perceber as proporções de tal intervenção. A via expressa elevada, que cortava toda a região portuária de Boston e seccionava o centro em dois, foi totalmente demolida, sendo substituída por uma via subterrânea de alta complexidade.

Uma série de parques e espaços ao ar livre substituíram a via elevada na superfície, o que clareou a área permitindo sua melhor visualização. No entanto, foi observado em visita ao local que, ainda assim, os dois lados não se comunicam tão bem, por conta das poucas passagens de pedestres de um lado ao outro.

A construção do Big Dig e a demolição da via expressa que existia no local, durou aproximadamente 15 anos, e consumiu entre vinte e trinta bilhões de dólares³². Com o início da administração do Presidente George W. Bush, os recursos federais não foram mais disponibilizados para o projeto, já que Boston é, claramente, um estado democrata, e o presidente era republicano.

Pela complexidade do projeto, ele “quase teve que ser construído duas vezes”, afirmou o entrevistado, visto que vias provisórias eram construídas para escoar o trânsito, enquanto o túnel definitivo não ficava pronto. Assim, cada dia o tráfego era desviado para uma dessas vias, ou seja, os caminhos mudavam ao longo do desenvolvimento da obra.

Ao ser questionado sobre o que achava do projeto do Rio, que previa a demolição do Elevado da Perimetral, o entrevistado afirmou que tal decisão deve ser muito discutida, visto que em algumas cidades norte-americanas, como São Francisco e Seattle, os viadutos foram demolidos, mas não foram substituídos, o que piorou consideravelmente o problema de trânsito nas regiões de ambas as cidades.

5.1.4 NOVA IORQUE

Assim como outras cidades estadunidenses, Nova Iorque também sofreu com tensões raciais e o declínio industrial, na segunda metade do século XX. No ano de 1975, o governo nova-iorquino enfrentou uma iminente bancarrota, sendo que suas apelações para auxílio foram, inicialmente, rejeitadas pelos empresários locais. Tal

³² O entrevistado não soube precisar números. Disse, inclusive, que a prefeitura parou de contabilizar os gastos em um certo momento, por conta da vultosa quantia.

destino foi evitado a partir de um empréstimo do governo federal, acompanhado de uma reestruturação financeira, que foi acompanhada de perto pelo Estado de Nova Iorque.

Diante deste cenário, em 1973, foi desenvolvido um plano de reconstrução para o South Street Seaport, a partir da constatação de que aquela área encontrava-se degradada e sem uso. De maior porto da nação americana e do local mais agitado da cidade de Nova Iorque até o início do século XX, South Street Seaport ficou obsoleto, e teve suas atividades transferidas para outros pontos da cidade, por conta da construção de outros píeres ao longo da costa de Manhattan.

Assim, a partir do sucesso das outras capitais da costa leste, em reverter o processo de crise através de requalificações urbanas, voltadas principalmente para a indústria do entretenimento, Nova Iorque resolveu seguir pelo mesmo caminho, até por conta de sua vocação natural como um destino turístico.

Um dos objetivos do plano de revitalização da área era transformar o South Street Seaport num museu a céu aberto, onde o público pudesse apreciar a arquitetura original e aproveitar as lojas e os estabelecimentos voltados para o entretenimento.

Nessa época, o proprietário local contratou a Rouse Company que, por sua vez, contratou os arquitetos do Benjamin Thompson & Associates, para criar o plano arquitetônico. Ambas as empresas já haviam trabalhado na revitalização histórica do Faneuil Hall em Boston, alguns anos antes, e estavam trabalhando na construção do Harbor Place, em Baltimore.

Para o porto, Thompson recomendou um plano em três frentes: transformar a Fulton Street numa rua de pedestres, construir um novo Fulton Market e criar um

pavilhão de compras nos píeres 17 e 18. O complexo seria feito de vidro e aço, embora fosse projetado para ser historicamente compatível com os prédios vizinhos, pois apesar de usar técnicas modernas de arquitetura e engenharia, não poderia parecer desigual, se comparado aos prédios preservados que ficavam nos arredores do porto.

Em 1979, quando o acordo oficial foi assinado entre o museu, a cidade de Nova Iorque, a Rouse Company e o New York State Urban Development Corporation, ficou decidido que um novo Píer 17 teria que ser construído. A Prefeitura planejou ajudar a criar a ideia de festival, permitindo que trailers e vendedores ambulantes vendessem suas mercadorias no porto, até mesmo nas ruas que foram fechadas ao tráfego.

Dessa forma, é possível afirmar que South Street Seaport se assemelha, em muito, ao Quincy Market em Boston, ao Harbor Place em Baltimore, ao Fisherman's Wharf em São Francisco e a outras áreas de frentes marítimas, reestruturadas durante os anos 70 e 80 do século passado, tornando-se áreas de uso misto, ao combinar compras e entretenimento com desenvolvimento residencial e comercial.

O Seaport Mall, o pavilhão de festivais de South Street Seaport, foi aberto em setembro de 1985. Era para ter sido aberto um ano antes, mas pela necessidade de construções embaixo d'água, a obra acabou atrasando. O shopping abriu com 120 lojas e restaurantes, divididos ao longo de três andares, contendo uma praça de alimentação e muitas lojas varejistas dentro de uma estrutura de vidro e metal. Destaca-se que este novo pavilhão era muito semelhante ao projeto anterior de Rouse, o Harbor Place, em Baltimore.

Assim, diante das edificações originais de tijolos vermelhos do século XIX, um armazém de ferro foi reconstruído, a fim de recriar o Fulton Festival Market,

substituindo, dessa forma, os galpões que estavam situados naquele local desde 1822. Na Water Street, em direção às margens oeste desse distrito, originalmente histórico e constituído por onze quadras, fica o South Street Seaport Museum, com galeria de arte, biblioteca, centro de informações e lojas, que vendem livros, mapas e artigos de papelaria.

Definitivamente, South Street Seaport é um cenário histórico, tendo a Fulton Street como núcleo. Atualmente, após cruzar uma via expressa, o espectador deixa a moderna cidade corporativa dos arranha-céus e entra na promenade histórica que conta com pequenos prédios comerciais construídos no início do século dezenove, agora transformados em butiques, restaurantes e museus.

Abaixo do elevado East River Drive, que corre acima da South Street, um deque de madeira leva os visitantes aos ancoradouros de navios renovados, e a um novo pavilhão de exposições, que conta com lojas e restaurantes. Já os desorganizados galpões do Fulton Fish Market, últimos lembretes de que o South Street Seaport foi no passado um porto em atividade são, cuidadosamente, bloqueados da visão.

Impende destacar que apesar de a Prefeitura ter optado pela manutenção do viaduto que corta o local, o impacto foi minimizado pelo tratamento dado à área localizada em baixo do mesmo. A intensidade dos novos usos, dos dois lados, faz com que não seja tão perceptível a presença do viaduto (DEL RIO, 1994). Observou-se, inclusive, que comparativamente a Boston, que derrubou todo seu viaduto, o Píer de South Street Seaport está mais integrado com o outro lado da via elevada, visto que há o privilégio da circulação de pedestres, em detrimento dos carros.

Logo após a abertura do shopping, muitos perceberam que o produto final não era aquilo que originalmente se pensara, um local para um mercado aberto. Com todos os espaços sendo alugados no shopping, não havia uma área designada como espaço público. Assim, os negócios haviam tomado o controle sobre o que o público poderia fazer no local, diferentemente de um parque público, onde o espaço está disponível para todos.

Apesar da preocupação das autoridades, havia evidências de que a cidade foi parcialmente responsável pela falha, ao não criar um espaço destinado diretamente à população. Assim, muitos protestos ocorreram por conta da falta de inclusão de espaços públicos no projeto e, após muitas reclamações, a Rouse Company acrescentou algumas áreas públicas à frente marítima, embora as plantas do shopping permanecessem inalteradas.

Depois da abertura, em 1985, South Street criou uma força policial ostensiva para controlar o barulho e a bebedeira da vida noturna, como parte de um *Business Improvement District*³³ criado ali. Porém, salienta-se que essa força também foi designada para impedir que os moradores de rua frequentassem o local, o que comprova que aquele espaço criado não era, efetivamente, um espaço público, mas um espaço voltado para um tipo específico de cidadão: o consumidor.

³³ Business Improvement District é uma parceria público-privada, que surgiu primeiramente em Toronto, no Canadá, em meados da década de 1970. Esta parceria prevê que as empresas localizadas em uma determinada área, com a anuência do poder público, podem se unir e começar a pagar um tributo extra para dotar a região de melhores serviços de segurança e limpeza pública, por exemplo, suplementares aos serviços já oferecidos pelo Estado. Somente em Nova Iorque, existem atualmente 64 BIDs (SORKIN, 1999). No Rio, há um movimento liderado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), com o intuito de criar uma ARE (Área de Revitalização Econômica), tradução de BID, nas redondezas das Avenidas Chile, Rio Branco e Almirante Barroso. É importante destacar que, para que isso seja possível, será necessária uma Emenda Constitucional permitindo que tributos sejam instituídos por entidades privadas, não previsto na Constituição vigente.

Atualmente, o shopping continua a crescer, servindo como principal destino de compras e alimentação de South Street. Entretanto, alguns acadêmicos, que estudam essa nova forma de planejar o ambiente urbano, observam que o shopping não é um local que as pessoas aproveitam de maneira igualitária, visto que só quem pode comprar mercadorias tem a sensação de pertencimento ao local. Destaca-se que em 1996, 60% dos usuários eram turistas, 25%, funcionários de Wall Street, e 15%, residentes de New York, mas não trabalhavam nas redondezas (BOYER, 1999).

No início de 2007, entretanto, uma empresa de desenvolvimento imobiliário, a General Growth Properties - GGP, anunciou que estava considerando destruir o Píer 17 para criar uma torre residencial e aumentar o espaço público. Trata-se da empresa que adquiriu a Rouse Company em 2004, tornando-se responsável pelo seu desenvolvimento.

De acordo com a proposta inicial, a GGP derrubaria o shopping localizado no Píer 17 e construiria um prédio de 50 andares, de uso misto, que deveria ser alto e estreito para disponibilizar mais espaço para playgrounds, escolas, parques e outras áreas públicas.

Durante um encontro entre a GGP e residentes locais, em 2007, estes moradores expressaram reações distintas à proposta inicial e até o momento ainda se discute o que será feito no sentido de revitalizar o Píer 17, visto que muitos acham que a área, novamente, está passando por um processo de degradação.

Manhattan, por ser uma ilha, tem mais de cinquenta quilômetros de orla³⁴, portanto não seria possível, nesta ocasião, avaliar todas as intervenções feitas junto à água. Pretendeu-se, neste estudo, avaliar somente o mais comentado exemplo de revitalização da frente marítima da cidade de Nova Iorque que, em muito, pode ser comparada ao projeto de revitalização do porto do Rio de Janeiro.

Na maioria das entrevistas na cidade, a revitalização do Battery Park City, também localizado no sul da ilha, do lado oposto ao do South Street Seaport, foi muito criticada, sendo apontada por Neil Smith como o antiexemplo do que deve ser feito em projetos de renovação de frentes marítimas, visto que até mesmo seguranças privados foram contratados, para impedir que moradores de rua usassem o espaço ao longo do dia.

5.1.5 BREVES CONSIDERAÇÕES

Vistos e analisados os exemplos internacionais trazidos à discussão, foi possível notar que são muitas as semelhanças entre os projetos.

Observa-se que as intervenções, além de terem sido pensadas para reverter o cenário de crise das décadas de 1970 e 1980, voltaram-se para a promoção da imagem das cidades no mundo, seja desde o início, ou a partir de um determinado momento, mesmo que isto não fosse o objetivo inicial do projeto. Portanto, a realização de eventos de âmbito internacional, a recuperação dos centros históricos e das zonas portuárias, as melhorias de infra-estrutura e a reserva de áreas para a implantação de novos negócios traduziam este interesse, e permitiam a captação de novos recursos

³⁴ De acordo com o Departamento de Planejamento Urbano da cidade.

internos e externos, para impulsionar um processo de transformação urbana e dinamização econômica (COMPANS, 2005). O melhor exemplo disso, sem dúvida, foi o ocorrido em Barcelona.

Grande parte da literatura especializada, bem como os entrevistados na viagem de estudo afirmam que o investimento nas áreas portuárias, que eram voltadas para o uso industrial e perderam este uso por conta da evolução da atividade, faz todo o sentido, já que não é oportuno que grandes áreas centrais, dotadas de infra-estrutura, fiquem abandonadas. No entanto, o que se discute não é se as áreas portuárias devem ser revitalizadas, mas como e para quem elas são pensadas na cidade empreendedora.

As localidades que antes eram ocupadas por funções mercantis, e foram abandonadas, voltaram a ser o centro do interesse na era do empreendedorismo urbano. Primeiramente, porque para as prefeituras, a revitalização de tais áreas é vista como uma boa possibilidade de aumento da arrecadação municipal, através da reversão de um processo de esvaziamento dos centros e da consequente mudança da população para outras cidades. Por outro lado, a transformação de tais áreas, em locais de consumo, torna-se um interessante agente de dinamização econômica, o que faz com que muitos dos usos pensados para os projetos sejam aqueles que gerarão os maiores níveis de lucro em detrimento das reais necessidades da cidade.

É aí que surgem algumas tensões, visto que o grande volume de recursos investidos e a grande circulação de renda que se dá no local acentuam desigualdades, ao invés de diminuí-las. Foi possível notar que, em alguns casos, tais como Baltimore e Boston, as promoções imobiliárias junto à água oferecem vagas para barcos vinculadas aos apartamentos (DEL RIO, 1994), o que comprova a hipótese de que

algumas dessas intervenções, apesar de divulgadas como um processo que trará benefícios para toda a cidade, são pensadas para um público específico.

Outro ponto importante, a ser observado, diz respeito ao fato de que, em todos os projetos, cria-se uma imagem nostálgica do passado, da velha classe trabalhadora que outrora pertencera àquele local. É comum encontrar placas ou totens informativos, que relatam a história dos locais e de como o porto era importante para a cidade, em um determinado momento. Em muitos casos, são mantidas as tipologias de armazéns e algumas embarcações desativadas são abertas à visitação. No entanto, a nostalgia quanto às pessoas, que foram tão importantes nos tempos áureos da atividade portuária, não combina com o fato de que, nos espaços revitalizados, estas pessoas, sucessoras dos trabalhadores portuários, não são bem-vindas.

Em todos os casos analisados, notou-se que as áreas revitalizadas têm muitos empreendimentos de uso misto. Algumas cidades, como no caso de Baltimore, aprenderam com os próprios erros e concluíram ser necessário ter-se vários tipos de pessoas circulando nas áreas revitalizadas, como turistas, residentes, trabalhadores, moradores de outras áreas da cidade, atraídos por conta dos serviços oferecidos, dentre outros, mas sem a predominância de nenhum destes grupos, para que a região seja utilizada durante todo o dia.

Notou-se, ainda, que os projetos analisados não seriam viáveis se não existissem parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, visto que o poder público não tem como financiar processos de tamanha complexidade. Com exceção de Baltimore, todas as outras cidades investiram maciçamente em transporte público, para viabilizar o acesso da população aos locais objeto de grandes operações urbanas.

Ademais, ainda que todas as cidades aleguem ter criado espaços específicos e diferenciados, na verdade o que se observou foi a repetição de inúmeras características, o que não dá aos locais características únicas. O que se quer dizer com isso é que os projetos visitados poderiam estar localizados em qualquer cidade do mundo ocidental. Sempre há a repetição de padrões, como a presença de um projeto-âncora – aquários, museus, dentre outros – bem como a de estabelecimentos de grandes redes mundiais, o que denota uma tendência internacional de universalização e homogeneização dos espaços “públicos”.

Por fim, é importante destacar que um ponto positivo dos casos analisados foi a geração de empregos para a comunidade local, o que deve ser observado pelo poder público carioca, a fim de reproduzir aqui tal característica.

5.2 O EMPREENDEDORISMO URBANO NO RIO DE JANEIRO

Como demonstrado no capítulo 2, o empreendedorismo urbano, modelo de gestão urbana empresarial, surgiu no cenário carioca a partir do início dos anos 90, marcado pela grande semelhança que guardava com as práticas adotadas por cidades norte-americanas e europeias.

Cesar Maia, que elegeu-se prefeito pela primeira vez em 1992, pelo PMDB³⁵, anunciou ao longo de sua campanha que uma de suas principais metas seria o restabelecimento da ordem urbana e do desenvolvimento econômico (COMPANS, 2005). Segundo ele, era preciso priorizar o ordenamento urbano e paisagístico das

³⁵ Partido do Movimento Democrático Brasileiro.

áreas públicas e, ao mesmo tempo, reprimir a permanência de ambulantes e mendigos nesses lugares, para que empresários pudessem enxergar o Rio como um bom lugar para a instalação de suas empresas. Ademais, destaca-se que, em seu discurso de posse em 1993, Cesar Maia afirmou que a cultura tinha um papel fundamental no reaquecimento da economia carioca, visto que “em uma cidade (...) com as características de cidade global, que aponta na direção de internacionalização, a cultura é um elemento central propulsor do processo de desenvolvimento econômico”.

Assim que assumiu a administração do Rio de Janeiro, em 1993, Cesar Maia buscou adaptar a experiência catalã de reestruturação urbana e econômica, por conta dos Jogos Olímpicos de 1992, à cidade do Rio de Janeiro. Para tanto, em maio de 1993, ou seja, logo no primeiro semestre da nova administração, a Prefeitura organizou um seminário intitulado “Rio-Barcelona: estratégias urbanas”, que trouxe convidados catalães para dar palestras sobre todo o processo ocorrido na cidade de Barcelona.

Salienta-se que tais convidados faziam parte de uma empresa de consultoria chamada TUBSA – Tecnologias Urbanas Barcelona S.A.³⁶, que surgira em 1989, por iniciativa do Ayuntamiento de Barcelona, e de empresas privadas, e fora responsável pela elaboração do Plano Estratégico da cidade de Barcelona. É possível também atribuir à atuação da TUBSA o sucesso da fórmula que determinava a associação do planejamento urbano a grandes eventos que estivessem, preferencialmente, incluídos no calendário mundial de competições ou festividades, ou a um produto cultural

³⁶ <http://www.tubsa.com/cs/menuf.htm>

simbólico, que tivesse em sua marca, um forte valor agregado e funcionasse como uma perfeita estratégia de marketing e de promoção da imagem da cidade, tal como os museus internacionais (SÁNCHEZ, 2003). Nesse sentido, Compans (2005) afirma:

De acordo com os consultores catalães, o produto desse método de planejamento é um “projeto de cidade” que consiste fundamentalmente em uma agenda de ações e de intervenções físicas capaz de orientar coerentemente a atuação governamental, de facilitar a captação de investimentos e o engajamento do setor empresarial na execução de ações específicas mediante a formação de parcerias público-privadas, e de construir um consenso político em torno dessa agenda (COMPANS, 2005: 192).

Logo depois do aludido seminário, a Prefeitura firmou um contrato de consultoria com a TUBSA, para que fosse confeccionado o I Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro - I PECRJ, sob a denominação “Rio sempre Rio”, formalizando, dessa forma, a participação do setor empresarial no governo municipal, a partir da formação de um convênio, em 22 de novembro de 1993, entre a Prefeitura, a Associação Comercial do Rio de Janeiro – ACRJ - e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro – Firjan (COMPANS, 2005). Nesta ocasião, foi formado um Consórcio Mantenedor, responsável por financiar a elaboração do referido Plano e constituído por mais de cinquenta empresas, como shopping centers, construtoras, bancos, indústrias, supermercados, dentre outras.

A partir de então, este grupo de trabalho, bastante influenciado pela metodologia espanhola, o que se comprova pela grande similitude dos dois planos, esboçou o modelo de cidade que se queria para o Rio de Janeiro, o de centro terciário internacional. O próprio Plano referia-se ao Rio de Janeiro como “metrópole empreendedora”, o que confirma a adoção deste novo paradigma de planejamento urbano e pode ser comprovado pela seguinte passagem:

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 (PECRJ, 1996: 61). grifos nossos

Dentro das “Linhas Estratégicas” definidas pelo Plano, destaca-se, por conta do objeto deste estudo, aquela denominada “Rio 2004, polo regional, nacional e internacional”, cujo objetivo era transformar a cidade em um polo de atratividade cultural, esportiva e de eventos. Tal estratégia foi configurada por conta do desejo da nova administração de que o Rio sediasse as Olimpíadas de 2004, a exemplo do que havia ocorrido em Barcelona. No entanto, seus efeitos ultrapassaram em grande escala esse horizonte temporal, já que vários projetos, além do supracitado, foram desenvolvidos dentro desse ideário, tais como a tentativa de implantação do Museu Guggenheim, no Píer Mauá, a construção da Cidade do Samba e as candidaturas para sediar os Jogos Pan-americanos de 2007 e as Olimpíadas de 2016, o que será melhor desenvolvido mais à frente, quando da discussão das práticas do governo municipal, entre os anos de 2001 e 2008.

Nesse contexto, o Centro teve um papel de destaque. Seguindo uma tendência de requalificação das áreas centrais, o Plano tinha como objetivo transformar o centro do Rio em uma área que serviria de estratégia de marketing para a cidade, visto que estaria voltada ao turismo e ao mercado de eventos culturais e esportivos. É nessa época, portanto, que o projeto de revitalização da região portuária ganha forças, dentro da administração de Cesar Maia.

É imperioso salientar que, como afirmado por Compans (2005), a utilização do Plano Estratégico, como instrumento que direcionou a atuação do poder público

municipal, trouxe mudanças significativas à política urbana carioca. Esta foi desviada dos princípios distributivos que haviam surgido a partir da nova Carta de 1988, incluídos na Lei Orgânica do Rio de Janeiro, bem como em seu plano diretor de 1992, ao ser subordinada ao imperativo do crescimento econômico do município.

Enquanto em 1992, a política urbana do Rio de Janeiro tinha como objetivo “garantir o bem-estar e a qualidade de vida de seus habitantes” e “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade”, preceitos presentes em seu plano diretor, a partir da nova gestão municipal, ela adquiriu outros contornos. Desde então, adotou-se um novo receituário, que previa a intervenção pontual no território, através de projetos que pudessem buscar a atração de outros investimentos privados e a atuação menos reguladora e mais fomentadora do poder público.

Assim, a partir de setembro de 1995, quando da elaboração do relatório final do PECRJ, o Rio passou a contar com dois planos, o Plano Diretor, que se restringia à organização do espaço urbano, e o Plano Estratégico, que pretendia alavancar o desenvolvimento local. O Plano Diretor de 1992, que havia sido aprovado em consonância com os ditames da Lei Maior, permaneceu em vigor, visto que legalmente não poderia ser revogado, ou substituído pelo Plano Estratégico.

Dessa forma, a cidade passou a contar com dois planos que “traduziam objetivos, agendas e papéis governamentais absolutamente antagônicos” (COMPANS, 2005). Ressalta-se que uma das primeiras medidas tomadas por Cesar Maia, quando do início de seu governo, foi retirar da Câmara Municipal projetos de lei que regulamentavam instrumentos legais, previstos pelo Plano Diretor de 1992, o que traduz a gradual intenção dessa administração de deixar de lado o Plano Diretor,

enquanto instrumento de política urbana municipal. Por outro lado, alguns instrumentos do Plano Diretor de 1992, que poderiam viabilizar esse novo modelo de cidade pretendido, foram regulamentados. O mais polêmico deles, as Operações Interligadas, que admitia que índices urbanísticos de determinadas áreas fossem alterados mediante contrapartida³⁷, foi regulamentado em 1994, através da Lei municipal 2.128/94, permitindo que diversos empreendimentos imobiliários fossem viabilizados em regiões onde a legislação urbanística municipal não os autorizava.

Noutro giro, salienta-se que alguns autores, e até mesmo o ex-diretor executivo do Plano, Carlos Lessa, justificam a elaboração do Plano Estratégico do Rio como o resultado da reação à decadência econômica e degradação da qualidade de vida que se abateu sobre a sociedade carioca ao longo da década de 1980, somada a uma noção de patriotismo da cidade, que gostaria de voltar ao seu passado glorioso de capital federal. Ressalta-se que o argumento de que o Rio precisa voltar a sua posição de destaque, de meados do século passado, é muitas vezes utilizado pelos políticos locais para justificar os novos rumos de suas administrações, o que é confirmado pela seguinte passagem:

A realização dos Jogos Olímpicos é uma meta importantíssima para o Rio de Janeiro. Durante muitos anos, a cidade ficou deprimida por causa da perda de sua expressividade, deixando de ser capital e, depois, de ser Estado e Cidade-Estado, perdendo assim uma série de condições que efetivamente lhe davam uma posição excepcional nos cenários brasileiro e internacional. Nos últimos anos a cidade vem se recuperando. (...) As Olimpíadas seriam um fecho, não só para esta administração como para a própria cidade, no sentido de seu reequipamento e dotação de condições para que o Rio se transforme numa cidade competitiva e desejável para o próximo milênio (Discurso de abertura proferido pelo secretário de urbanismo, Luiz Paulo Fernandez

³⁷ Conforme explicado no capítulo 4.

Conde. “Seminário sobre as condições urbanísticas das áreas selecionadas para os Jogos Olímpicos”, 1996:12). Grifos nossos

Nota-se, portanto, que ao final de seu primeiro mandato como Prefeito do Rio de Janeiro, Cesar Maia priorizou o empreendedorismo urbano enquanto modelo de gestão urbana, visto que fundou suas ações em torno da composição de parcerias público-privadas, da flexibilização do controle público, no que diz respeito ao uso e ocupação do solo³⁸, bem como na espetacularização da cidade através do planejamento dos espaços públicos.

Por conta da impossibilidade de concorrer à reeleição, visto que a legislação da época não permitia tal prática, Cesar Maia lançou como candidato à sucessão, o seu secretário de urbanismo, Luiz Paulo Conde, eleito com amplo apoio de Maia para o período de 1997 a 2000. Este apoio baseava-se na intenção de Cesar Maia de se fortalecer politicamente para disputar o Governo do Estado, dois anos depois.

A administração municipal de Luiz Paulo Conde foi marcada pela continuidade das ações administrativas de seu antecessor, como os projetos do Favela-Bairro e do Rio-Cidade, além de ter sido o responsável pela conclusão das obras da Linha Amarela. Apesar dessa continuidade, o Plano Estratégico do Rio foi esvaziado exatamente no governo de Conde, de acordo com o ex-diretor executivo do Plano, Carlos Lessa. Foi justamente em 1997, que a Prefeitura encaminhou à Câmara Municipal uma proposta de alteração de vários artigos do Plano Diretor vigente, com a

³⁸ Tal flexibilização ficou patente pela utilização das Operações Interligadas, conforme explicado anteriormente, e no capítulo 4.

justificativa de que o mesmo só poderia ser aplicado mediante esta flexibilização (CARDOSO, 2008).

Também no ano de 1997 foi criada a Agência Rio, iniciativa que já havia sido anunciada pelo então candidato eleito Luiz Paulo Conde, antes mesmo de sua posse. Criada em junho de 1997, esta Agência se autointitula “uma entidade sem fins lucrativos voltada, unicamente, para trabalhos que beneficiem a comunidade”, segundo informa sua página na internet³⁹.

De acordo com Compans (2005), a diretoria da Agência Rio foi empossada em uma cerimônia, no Palácio da Cidade, que contou com coquetel oferecido pelo executivo carioca, apesar de se tratar de uma entidade privada. Ademais, tal Agência localizava-se em uma sala do prédio da Prefeitura, no Centro do Rio, tendo permanecido lá até o final da gestão de Luiz Paulo Conde.

Posteriormente, a partir de um convênio assinado entre a Prefeitura e a Agência, esta última passou a captar recursos privados para a realização de empreendimentos públicos. É nesta época que a Agência Rio começou a comandar um grupo de trabalho⁴⁰ voltado para a coordenação dos estudos para a revitalização da Zona Portuária, a exemplo do que ocorreu nas cidades norte-americanas e europeias, que procederam à renovação de suas frentes marítimas através de estudos elaborados por agências de desenvolvimento, como vimos anteriormente. A partir do exemplo de experiências internacionais, e partindo do pressuposto de que intervenções urbanísticas pontuais poderiam, simultaneamente, alavancar outros projetos e trazer investimentos

³⁹ <http://www.agenciario.org.br/quem-somos>

⁴⁰ Criado pelo Decreto n. 16.458/98 (COMPANS, 2005).

à metrópole carioca, a Agência Rio tentou implementar, sem sucesso, um projeto de revitalização da região portuária. Ressalta-se que tal insucesso se deu, em grande parte, por conta da falta de alinhamento entre as diferentes instâncias de governo, proprietárias de terrenos no local.

Foi também na gestão de Luiz Paulo Conde, em 1998, que surgiu o IPP – Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos⁴¹, com a função precípua de desenvolver pequenos projetos de melhoria dos espaços públicos e de mobiliário urbano, o que acentuou o processo de esvaziamento que a Secretaria Municipal de Urbanismo vinha sofrendo. Dessa forma, à Secretaria Municipal de Urbanismo restaram as funções de elaborar legislação específica, para as áreas que seriam objeto de intervenção urbanística, e de acompanhar a elaboração de projetos urbanísticos de intervenção física, de acordo com o plano de governo da Prefeitura (COMPANS, 2005).

Após perder as eleições para o governo do Estado, em 1998, Cesar Maia decidiu concorrer novamente à Prefeitura do Rio. Por este motivo, em 1999, Conde rompeu com o ex-aliado político, e lançou sua candidatura para a reeleição, que passou a ser permitida pela legislação.

Em 2000, apesar de ter liderado quase todo o processo eleitoral e de ter, inclusive, vencido o primeiro turno, Conde perdeu o embate para Cesar Maia, no segundo turno das eleições.

⁴¹ Através da Lei 2.689/98

Assim, a partir de 2001, Cesar Maia voltou ao poder e ao empreendedorismo, enquanto modelo de gestão urbana, o que pode ser inferido a partir de trechos de sua biografia, publicada em sua página da internet⁴²:

O apoio popular foi grande a ponto de Cesar Maia (...) ser eleito novamente Prefeito em 2000, (...) para uma administração marcada com sucesso pela intensificação dos programas anteriores e o lançamento de grandes equipamentos urbanos – elementos de competitividade e atratividade das grandes metrópoles do mundo. (Grifos nossos)

Com um discurso de que a gestão da cidade deveria ser marcada por uma gestão financeira eficiente e competitiva, tal como a de uma empresa, Maia partiu, em sua segunda gestão, para a elaboração do II Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, denominado “Cidade das Cidades”, recuperando muito do que havia sido incluído no I PECRJ, e seguindo de perto as recomendações do BIRD para as cidades mundiais que faziam parte do “mercado do planejamento estratégico”. Isto porque, em 1999, o BIRD elaborou um documento intitulado “Rio de Janeiro: um estudo da cidade (partes I e II)”, no qual definia o novo lugar que a cidade deveria ocupar no contexto nacional, e enfatizava a necessidade de uma mudança inevitável, no que diz respeito à dependência econômica da cidade em relação ao Governo Federal, sobretudo em relação aos financiamentos internos e transferências (CARDOSO, 2008).

Destarte, a solução para tal problema estaria na propagação das parcerias público-privado, o que já era previsto no I PECRJ e seria reafirmado no segundo. Não causa estranheza, portanto, que o aludido Banco houvesse feito uma avaliação positiva das diretrizes constantes do I PECRJ.

⁴² Disponível em: <http://www.cesarmaia.com.br/site/perfil/biografia.asp> Acesso em: 10 maio 2009.

Dessa forma, a segunda gestão de Cesar Maia se voltou para o empreendedorismo urbano, renovado pelas reflexões do BIRD, que previam, dentre outros aspectos, um desenvolvimento fundado em uma economia de serviços de alto valor agregado, e alimentadora de uma sociedade pós-industrial.

As “Cidades da Cidade”, o segundo Plano Estratégico elaborado no Rio de Janeiro, em 2001, foi um desdobramento do I PECRJ que, de acordo com seus elaboradores, voltou-se para as regiões da cidade a fim de buscar um “diálogo mais direto com os seus cidadãos” (II PECRJ, 2004). Sua ideia central era a escolha de um modelo de atuação para cada uma das doze regiões definidas em seu escopo⁴³, já que cada área deveria “buscar sua cultura e valores em suas próprias raízes, buscar seus motivos de orgulho, identidade e vocação em sua formação e história” e também “identificar o seu papel específico na cidade e as formas de desempenhá-lo, definindo estratégias e projetos que construirão seus objetivos centrais” (II PECRJ, 2004).

O II PECRJ repetia o discurso de seu antecessor, ao definir que o novo modelo de cidade objetivava formar uma mentalidade estratégica, apta a identificar, no presente, as oportunidades do futuro, o que de acordo com o aludido documento, garantiria “a continuidade do processo de transformação da cidade independentemente das mudanças de sua administração”. Tal discurso comprova, portanto, o caráter empreendedor que se instaurara nas políticas públicas da gestão do Prefeito Cesar Maia.

⁴³ As regiões eram as seguintes: Bangu, Barra da Tijuca, Campo Grande, Centro, Grande Méier, Ilha do Governador, Ingá, Jacarepaguá, Leopoldina, Tijuca, Zona Norte e Zona Sul.

Com um discurso mais político do que técnico, o II PECRJ repetiu, exaustivamente, as estratégias que deveriam ser adotadas para alcançar o tão sonhado modelo estratégico de cidade. Não iremos nos alongar na discussão do que foi estabelecido pelo aludido Plano⁴⁴, visto que esta segunda versão não recebeu o apoio necessário por parte da Prefeitura, e se viu esvaziada, com a interrupção de inúmeras etapas previstas em seu escopo, não tendo obtido êxito em seus principais objetivos (MEDEIROS JUNIOR, 2008).

No entanto, é importante destacar alguns episódios marcantes, nas duas gestões do Prefeito Cesar Maia, entre 2001 e 2008, no que diz respeito ao planejamento urbano, a saber: a tentativa de instalar uma filial do Museu Guggenheim, no Píer Mauá, dentro do projeto de revitalização da área portuária; a construção da Cidade do Samba; a construção da Cidade da Música e, por último, a candidatura bem sucedida para sediar os Jogos Pan-americanos de 2007. O projeto de revitalização do porto será tratado mais adiante, em subitem próprio. Tais acontecimentos comprovam a adoção da estratégia empreendedorista de planejamento urbano pela administração de Cesar Maia, em seus oito anos de duração, continuando o processo iniciado em 1993.

Como dito anteriormente, desde seu primeiro mandato, Cesar Maia tinha como objetivo transformar o Rio em um polo de atratividade cultural, esportiva e de eventos, a fim de dinamizar a economia carioca. Não chega a causar surpresa o fato de ele ter mantido essa “linha estratégica” em seu segundo e terceiro mandatos.

⁴⁴ Para uma leitura na íntegra do referido Plano, sugerimos a visita à página <http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/>

Desde a campanha para as eleições para Prefeito, em 2000, Cesar Maia já vinha anunciando algumas propostas de desenvolvimento urbano, com destaque para a construção de uma filial do Museu Guggenheim, no Rio. Isto porque sabia-se que desde o final da década de 1990, os diretores da Fundação Solomon R. Guggenheim tinham interesse de expandir seus negócios para a América Latina.

Em 2001, várias cidades brasileiras foram visitadas pela diretoria da Fundação, como São Paulo, Curitiba, Salvador, Recife e Rio de Janeiro. De acordo com o Relatório do Estudo de Viabilidade do Museu Guggenheim Rio, publicado no *Diário Oficial* de 22/11/02, “devido a uma variedade de fatores políticos, sociais e econômicos, o Rio de Janeiro emergiu como a cidade com maior interesse e respaldo financeiro mais seguro para participar de um estudo de viabilidade”.

Assim, em dezembro de 2001, foi estabelecido que a cidade do Rio de Janeiro contrataria a Fundação Solomon R. Guggenheim para realizar um estudo de viabilidade,⁴⁵ para que um museu dessa marca, tão conhecida internacionalmente, pudesse ser construído no Píer Mauá. Tal estudo iniciou-se em 7 de janeiro de 2002 e foi concluído em 7 de novembro de 2002, de acordo com sua versão final.

O arquiteto escolhido para o projeto foi Jean Nouvel, um profissional francês de renome internacional que, além das inúmeras obras conhecidas mundialmente, já tinha elaborado um projeto para uma filial do museu em Tóquio⁴⁶. Esta escolha gerou um

⁴⁵ A íntegra desse estudo de viabilidade foi publicada na “Coleção Rio Estudos – no. 79” pela Prefeitura do Rio de Janeiro, e encontra-se disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=41&pal=DESENVOLVIMENTO%20URBANO>> Acesso em 10 maio 2009.

⁴⁶ Projeto que, assim como o do Rio, não saiu do papel.

profundo descontentamento por parte dos arquitetos brasileiros, que alegavam que um concurso deveria ser feito para valorizar os profissionais locais.

O projeto elaborado por Jean Nouvel era de altíssima complexidade. Só para que se tenha uma breve ideia, seriam demolidos 330 metros dos 400 metros de comprimento originais do Píer Mauá, para que piscinas, cascatas, jardins e até uma floresta, que reproduziria a Mata Atlântica, fossem construídos, aproximadamente, a sete metros abaixo do nível do mar, o que criaria circunstâncias especiais de construção e de manutenção e implicaria altos custos.

Todo o processo para a implantação do Museu Guggenheim no Píer Mauá foi controvertido. Desde o anúncio de que o poder público municipal estava em contato com a diretoria da Fundação Guggenheim, até a assinatura do contrato para a elaboração de um estudo preliminar, diversos setores da sociedade se pronunciaram.

O curioso é que, apesar da elaboração do projeto ter se dado discretamente, aproximadamente seis meses antes da assinatura do contrato foi publicado, no *Diário Oficial*, em novembro de 2002, o “Relatório do Estudo de Viabilidade: versão para discussão”. Foi somente então que grande parte da população pôde tomar ciência da magnitude do projeto, o que gerou inúmeras reações e manifestações.

O referido estudo, “produto de uma colaboração internacional”, desenvolvido por uma empresa de consultoria,⁴⁷ contratada pela Fundação Solomon R. Guggenheim, para avaliar a viabilidade da implantação de um Museu no Rio, era um tanto ou quanto contraditório. Em alguns segmentos, como em sua apresentação, na página 3, afirmava

⁴⁷ IDOM, sediada em Bilbao, e com escritórios em São Paulo. Tal empresa já havia desenvolvido o estudo de viabilidade para a implantação do projeto do Guggenheim de Bilbao.

que “o museu, construído no Píer Mauá, seria um catalisador da retomada do desenvolvimento da área do Cais do Porto”. Já em outros, como na página 30, declarava que “(...) uma completa revitalização da área” seria “fundamental para o sucesso do Museu”, assim como afirmava que “por mais que a presença do Museu venha a gerar atividade turística direta, a presença do Museu por si só não basta para gerar as atividades adicionais que a Cidade busca”.

O estudo de viabilidade tinha algumas partes de forte caráter ideológico, pois mostrava como as experiências de cidades como Baltimore, Bilbao e Nova Iorque haviam obtido êxito e tinham impactado economicamente os locais, comparando estes exemplos ao que podia ser feito aqui, ao ressaltar que o Rio de Janeiro já era um dos destinos turísticos mais populares da América do Sul.

No entanto, em outros momentos, ao fazer um diagnóstico da área onde o equipamento cultural seria implantado, o documento chamava a atenção para o fato de que “as fortes discrepâncias sociais e econômicas da população, significativo fator que contribui para a alta taxa de criminalidade no Rio, são particularmente agudas no interior e ao redor do Centro”. E mais, descrevia vários incidentes ocorridos no Rio, no ano de 2001, como o ataque de bandidos contra o edifício da Prefeitura, com a utilização de granadas e “armas de ataque”, o que motivou o Prefeito Cesar Maia a solicitar ao então Presidente Fernando Henrique Cardoso que declarasse “estado de defesa na Cidade”. Tais afirmações, portanto, realçavam a grande preocupação que a Fundação estrangeira tinha em investir, em um projeto desse porte, em uma cidade que sofria com tantos problemas relativos à segurança e às desigualdades sociais.

Não obstante, o estudo enfatizava que os custos de capital, projetados somente para a construção do Museu, seriam de aproximadamente trezentos e quatorze milhões de reais, fora o fato de que o orçamento bruto anual do equipamento seria, aproximadamente, de vinte e quatro milhões de dólares, enquanto que a receita anual bruta giraria em torno de quatorze milhões de dólares⁴⁸, o que significa dizer que o equipamento operaria com um déficit operacional anual de, aproximadamente, dez milhões de dólares, excluídos o financiamento de aquisição e os gastos de capital. Portanto, para permitir a viabilidade econômica do equipamento, tal déficit operacional teria que ser subsidiado pelo governo municipal ou por outras instituições públicas, ou até mesmo por investidores privados, conforme previsão contratual, eximindo a Fundação Guggenheim de qualquer ônus.

Como se isso não bastasse, a cidade do Rio ainda teria que pagar aproximadamente vinte milhões de dólares para a utilização da marca Guggenheim, além de ser obrigada, por contrato, a suprir alguma falta no financiamento de exposições, feitas através da Lei Rouanet ou de patrocínios de empresas.

Outra questão importante, levantada pelo estudo, dizia respeito à aquisição da propriedade do Píer Mauá, já que o mesmo era propriedade da empresa estatal federal DOCAS S.A. No entanto, a aludida empresa fez uma concessão de arrendamento mercantil e de desenvolvimento, para a Píer Mauá S.A., um consórcio particular. Tal

⁴⁸ É importante dizer que o estudo superestimou a receita anual bruta do empreendimento, visto que a expectativa era de ter um público pagante de 910 mil visitantes por ano, o que não condiz com a realidade atual da indústria do turismo no Rio de Janeiro. Para que seja possível fazer uma comparação, o Cristo, eleito recentemente uma das sete novas maravilhas do mundo, atrai um milhão de visitantes por ano, de acordo com dados do IBAMA.

concessão, vigente até 2023, abrangia, além do Píer, o terreno e as benfeitorias do terminal de passageiros adjacentes e os Armazéns 1 a 5. Por este motivo, definiu-se que como condição para levar o projeto do Museu adiante, seria de responsabilidade da Prefeitura do Rio tratar e implementar, às suas custas, os acordos necessários para adquirir a propriedade ou o controle do Píer Mauá, livre de quaisquer compromissos com terceiros e quaisquer outras obrigações, gravames ou encargos.

Por fim, o estudo de viabilidade concluía que o Museu seria um risco para ambas as partes, uma vez que a região onde o Guggenheim seria construído apresentava desafios significativos para o projeto, no que diz respeito às condições socioeconômicas, estéticas, ambientais, de acessibilidade, de instalações, e de segurança, dentre outras. Assim, recomendava-se que tal conjunto de temas fosse tratado, antes que as partes seguissem para a continuação do projeto, a fim de que o mesmo tivesse êxito.

Mesmo diante de tais recomendações, em abril de 2003, ou seja, menos de seis meses após a publicação do estudo, foi assinado em Nova Iorque um contrato entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a Fundação Solomon R. Guggenheim, para a gestão conjunta do futuro Museu Guggenheim - Rio (CARDOSO, 2008).

Vê-se, portanto, que Cesar Maia não mediu esforços para trazer o Museu Guggenheim para o Rio, uma vez que acreditava que grandes e sofisticados equipamentos culturais gerariam um efeito multiplicador urbano, econômico e social. Além disso, em diversas ocasiões, o político afirmava que a própria Fundação Guggenheim havia mostrado interesse em abrir uma franquía no Rio, o que mostrava que as condições oferecidas para isso seriam muito favoráveis à cidade.

Em certa ocasião, no ano de 2003, o então Prefeito prometeu, inclusive, que “para trazer o Guggenheim para o Rio”, a Prefeitura seria ousada “além do que recomenda a prudência”⁴⁹. Já em outro momento, afirmou, confirmando a hipótese deste estudo de adoção da estratégia empreendedorista na capital carioca, que o futuro Museu faria parte de um conjunto de projetos urbanísticos da Prefeitura, voltados para o desenvolvimento local, incluindo a Cidade do Samba, a ser implantada também na Zona Portuária, o Estádio Olímpico, a ser construído no Engenho de Dentro, na Zona Norte, e a Cidade da Música, na Barra da Tijuca⁵⁰.

Tal fato tornou-se objeto de uma ação popular movida, à época, pelo Vereador Eliomar Coelho, o que suscitou inúmeros debates na sociedade carioca, conforme se pode ver, no trecho a seguir:

(...) mesmo sem entrar no mérito da iniciativa, e ainda que esta fosse a maneira mais adequada de gastar US\$ 133 milhões (lá fora se fala em US\$ 250 milhões), por que se submeter a tão drásticas imposições? Para evitar outras discussões vamos aceitar a ideia do museu e só falar das condições. A primeira em absurdo obriga a Prefeitura a pagar mais nove milhões como parcela inicial pelo uso do nome, mesmo que o projeto não saia. O total seria de US\$ 40 milhões, mas depois que a editora de arte do Wall Street Journal, Lee Rosenbaum, denunciou que isso significaria o dobro do que foi cobrado a Bilbao, o preço baixou para US\$ 28.650.000. Uma outra cláusula exige que o município se comprometa a cobrir os déficits operacionais do museu durante dez anos, ou US\$ 12 milhões anualmente. Além dos US\$ 2,1 milhões que já pagamos pelo estudo de viabilidade, pagaremos 12.563.000 de euros (mais de R\$ 48 milhões) ao arquiteto Jean Nouvel. Durante a construção, o município ainda vai remunerar a Fundação Guggenheim pela supervisão das obras em mais de US\$ 4 milhões, divididos em parcelas de US\$ 836 mil anuais, de 2003 até 2007. Como lembrou o juiz João Marcos Fantinato, ao conceder a liminar, o contrato cria obrigações financeiras que vão muito “além do mandato da atual administração municipal” (Jornal *O Globo*, coluna de Zuenir Ventura, 18 de junho de 2003:7).

⁴⁹ Disponível em: <http://www.consciencia.net/artes/arquitetura/materia02.html> . Acesso em: 9 maio 2009.

⁵⁰ Disponível em: <http://www.correiodobrasil.com.br/noticia.asp?c=13689>. Acesso em: 09 maio 2009.

Em resposta às inúmeras manifestações contrárias ao projeto, e por conta da ação popular⁵¹ ajuizada pelo aludido Vereador, em face de Cesar Maia e da Fundação Solomon R. Guggenheim, em 20 de maio de 2003, o juiz da 8ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro, João Marcos Castello Branco Fantinato, concedeu uma liminar que suspendeu a execução do contrato para a construção do Museu Guggenheim, sob diversos argumentos. Dentre os principais, estava o fato de que o contrato firmado entre as partes supracitadas criava obrigações financeiras para o Município durante, no mínimo, dez anos, isto é, muito além tanto do exercício fiscal do ano de 2003, quanto do mandato do Prefeito Cesar Maia.

Por conta de sucessivas derrotas, tanto na Justiça Estadual quanto no STJ, a Prefeitura ainda tentou, sem sucesso, negociar um novo contrato para construção da filial carioca do Museu na Praça Mauá, ao final de 2003. No entanto, a partir da terceira gestão do Prefeito Cesar Maia, a ideia foi perdendo forças, e até hoje as ações movidas em face do Prefeito, da Fundação Guggenheim e até mesmo do escritório de Jean Nouvel⁵² correm na Justiça Estadual.

Outro episódio relevante da gestão do Prefeito Cesar Maia, entre os anos de 2001 e 2008, foi a construção da Cidade do Samba. Assim como no caso do Museu Guggenheim, o projeto da Cidade do Samba fazia parte do Plano de Revitalização da Área Portuária, e se propunha a ser um importante componente, dentro da perspectiva de renovação urbana no local.

⁵¹ Maiores informações poderão ser obtidas na página do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, <http://www.tj.rj.gov.br/>, através da consulta processual do processo de número 2003.001.051889-1.

⁵² Processo No 2003.001.067583-2.

A Prefeitura imaginava que o processo de revitalização começaria pelo Píer Mauá, visto que o Museu Guggenheim seria o elemento catalisador de todo o processo de revitalização, porém em virtude do imbróglio judicial, envolvendo a construção daquele equipamento cultural, o polo inicial da revitalização deslocou-se do setor Praça Mauá-Saúde para o da Gamboa.

Durante a segunda gestão do Prefeito Cesar Maia, a Prefeitura adquiriu quatro quintos de um terreno da Rede Ferroviária Federal⁵³, com cerca de cento e trinta mil metros quadrados, que foi desmembrado em três partes, sendo a primeira, de noventa e dois mil metros quadrados, utilizada para a construção da Cidade do Samba, a segunda destinada à construção da Vila Olímpica da Gamboa e a terceira oferecida para alguns projetos culturais, sem que nada de concreto fosse decidido até a presente data, conforme entrevista feita no Instituto Pereira Passos, no primeiro semestre de 2009⁵⁴. Ressalta-se que este terreno possui um túnel ferroviário, pelo qual passaria uma nova via de ligação do porto com o centro, de acordo com o projeto desenvolvido pelo IPP, a partir de 2001.

Antes de adentrarmos no estudo da Cidade do Samba, cumpre salientar que o projeto da Vila Olímpica da Gamboa, inaugurado em 2004, e parte integrante do Plano de Revitalização da Área Portuária, representou um impacto positivo para os moradores do local. Mais do que qualquer outro projeto de que trataremos neste

⁵³ Por dois milhões e novecentos mil reais, de acordo com a página do ex-secretário de urbanismo Alfredo Sirkis. Disponível em <http://www2.sirkis.com.br/noticia.kmf?noticia=4344073&canal=257&total=76&indice=50> Acesso em: 12 maio 2009.

⁵⁴ A entrevista com Luiz Paulo Leal, gerente de projetos urbanos do IPP, está disponível, na íntegra, no anexo deste trabalho.

estudo, a Vila Olímpica trouxe melhorias concretas para a população dos bairros portuários, uma vez que oferece, gratuitamente, atividades esportivas como natação, futebol, ginástica, dentre outras, e até mesmo um programa voltado para as pessoas portadoras de deficiências (MENEZES, 2008).

Através de tais atividades, foi possível oferecer, para boa parte da população local, perspectivas de mudança através do esporte, em muito maior escala do que a construção dos equipamentos para os Jogos Pan-americanos, como veremos mais adiante.

A Cidade do Samba foi construída pela Prefeitura e pela Liga Independente das Escolas de Samba do Rio de Janeiro, LIESA, entre novembro de 2003 e setembro de 2005 (LIESA NEWS, 2006). Seu objetivo, de acordo com o ex-secretário de urbanismo do município, Alfredo Sirkis, era não apenas dotar as grandes escolas de uma infra-estrutura de produção carnavalesca, como também criar um espaço de visitação turística e atividades carnavalescas ao longo do ano. Cesar Maia, em várias ocasiões, referia-se ao local como um “parque temático” (LIESA NEWS, 2006).

Após o início das obras, o traçado das antigas ruas da região foi refeito, a partir de um projeto do Instituto Pereira Passos, a fim de que as vias fossem redimensionadas para suportar o transporte das imensas alegorias no trajeto de ida e volta para o Sambódromo. Ademais, os sistemas de esgotamento sanitário e águas pluviais, bem como os de abastecimento de água, luz, gás e telefone foram redistribuídos, de forma a admitir a demanda extra, que surgiu a partir do funcionamento do novo parque industrial (LIESA NEWS, 2006).

A Cidade do Samba criou um novo e definitivo espaço para o carnaval carioca. Anteriormente, as Escolas de Samba utilizavam os armazéns abandonados da região portuária para confeccionar suas alegorias e adereços, trabalhando muitas vezes em condições insalubres. Tal equipamento possibilitou a concentração das principais atividades de produção artística do carnaval, além de criar uma nova opção para o turismo, já que o espaço oferece visitas guiadas, mediante pagamento de ingresso.

Portanto, a implantação naquela região de um equipamento como esse também se justificou pelo marketing da cidade, uma vez que o projeto, enquanto núcleo de cultura popular, atrairia turistas dos cruzeiros que ali aportam (MENEZES, 2008).

O empreendimento envolveu investimentos municipais da ordem de, aproximadamente, cento e três milhões de reais. Foram construídas quatorze “fábricas de carnaval”, cada uma com três pavimentos, um prédio administrativo, uma praça central, equipada com duas lonas culturais para espetáculos e exposições, quatro lanchonetes e 226 vagas de estacionamento (LIESA NEWS, 2006).

No entanto, a principal crítica feita em relação à Cidade do Samba é que o projeto não dialoga com seu entorno, já que as fachadas são praticamente cegas e o complexo, completamente fechado por grades, impossibilita que a população local tenha acesso ao pátio central, como opção de lazer. Ademais, não oferece empregos ou outras atividades para os residentes do entorno, visto que, tradicionalmente, a mão-de-obra empregada na confecção das alegorias do carnaval é trazida das comunidades das Escolas de Samba (MENEZES, 2008).

Portanto, apesar de o projeto ter sido divulgado como uma das principais intervenções, em prol da revitalização urbana da região, ou seja, em consonância com

o discurso empreendedorista, o impacto positivo na vida dos moradores locais foi praticamente inexistente, visto que o equipamento não se conecta com o entorno. Além disso, como não há uma programação cultural popular⁵⁵, a Cidade do Samba não atrai nem os habitantes de outros bairros do Rio de Janeiro para visitação. Mais uma vez, portanto, um grande equipamento foi construído na gestão Cesar Maia, sob o discurso de que geraria um processo sinérgico de melhoria no local e, na prática, tal premissa não se confirmou.

O terceiro projeto especial, iniciado durante a segunda gestão do prefeito Cesar Maia, foi a Cidade da Música, um complexo cultural localizado na Barra da Tijuca. No ano de 2002, o projeto foi apresentado como mais um elemento vital da transforma o do Rio em uma cidade global, a partir da ideia de que tais equipamentos viabilizariam a retomada do desenvolvimento urbano e traduzir-se-iam em um estímulo para a economia local, através do incremento do turismo e das op es de lazer.

A fim de justificar e legitimar o projeto da Cidade da Música e os novos rumos da administra o municipal, mais uma vez foi utilizado o argumento de que o Rio deveria retornar a sua condi o de destaque. O discurso voltado para a perda da qualidade de centro cultural do país, decadência econômica e degrada o da qualidade de vida foi, novamente, aproveitado para validar a cria o de um equipamento que, supostamente, traria de volta o passado glorioso da antiga capital do Brasil.

⁵⁵ Há uma programa o de caráter turístico no local, que custa R\$150,00 por pessoa, e estudantes, idosos, professores e moradores do Rio de Janeiro pagam R\$75,00. Maiores informa es estão disponíveis em <http://cidadedosambarj.globo.com/>

Localizado na Barra da Tijuca, Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, o projeto da Cidade da Música foi apresentado em outubro de 2002 e previa gastos de, aproximadamente, 80 milhões de reais, com inauguração prevista para o fim de 2004. No entanto, tanto o orçamento quanto os prazos de término da obra não foram cumpridos, sofrendo o primeiro expressivo aumento.

O projeto da Cidade da Música, assim como o do Museu Guggenheim, foi elaborado por um profissional estrangeiro, o arquiteto francês Christian de Portzamparc, que também é o criador da Cité de la Musique, de Paris, e de outros vários projetos de destaque na Europa.

A Cidade da Música, ou o “Shopping Cultural”, como Cesar Maia gostava de se referir ao complexo, foi construída para ser a nova sede da Orquestra Sinfônica Brasileira, além de ter sido projetada para se tornar o maior centro de espetáculos musicais do Estado do Rio de Janeiro. A construção do equipamento foi iniciada em 2003 e sua conclusão foi, inicialmente, prevista para o fim de 2004, de acordo com o contrato.

Conforme informações divulgadas pela Secretaria de Obras do município, o “mais arrojado empreendimento público destinado à Cultura realizado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro nas últimas décadas”, abriga a Grande Sala, “a maior sala de concertos de orquestra sinfônica e ópera da América Latina”, com a possibilidade de contar com até 1.800 lugares. Ademais, o aludido órgão informa, em sua página na Internet, que o equipamento tem, aproximadamente, noventa mil metros quadrados de área construída e que, além das salas de concerto e de música de câmara, o complexo é composto por três salas de cinema, uma midiateca, um café, três lojas, restaurante, um

foyer musical, sete salas de ensaio e dez salas de aula, que seriam utilizadas pela Orquestra Sinfônica Brasileira para a formação de músicos.

Para que se tenha apenas uma noção da grandiosidade do projeto em comento, ainda de acordo com as informações fornecidas pela Secretaria de Obras do Rio, para que fossem testados e aperfeiçoados os componentes do projeto, um protótipo com as características geométricas e físicas das salas foi construído, com acústica vinte e cinco vezes menor que o tamanho original. Toda a parte de acústica do local também foi projetada por um escritório francês, *Changement à Vue*, de Jacques Dubreuil e Michel Fayet. Desde o paisagismo até a iluminação do complexo, tudo foi pensado para que este equipamento cultural fosse o melhor em todos os sentidos.

Tendo em vista o não cumprimento do contrato e a não conclusão dos trabalhos, ao final de 2004, a construção ficou praticamente parada, por um longo período do terceiro mandato de Cesar Maia, de 2005 a 2008, por conta das obras necessárias para a realização dos Jogos Pan-americanos de 2007 (TCM, 2009).

Com o fim do terceiro mandato chegando e a obra longe de ser concluída, Cesar Maia determinou que a inauguração da Cidade da Música seria em agosto de 2008. Novos atrasos ocorreram e a inauguração do complexo cultural foi remarcada para meados de dezembro do mesmo ano, mas outra vez teve que ser adiada, por determinação do Corpo de Bombeiros do Rio, sob alegação de que a obra não estava concluída e não apresentava vários requisitos de segurança.

Mesmo nitidamente inacabada, em 26 de dezembro de 2008, a Cidade da Música foi inaugurada por Cesar Maia, que chorou ao reger a banda da Guarda Municipal. À época, o agora ex-prefeito alegou que somente cinco por cento da obra

estava inacabada, e que até fevereiro de 2009, o complexo estaria concluído, visto que os recursos para tal estavam “vinculados numa conta específica”⁵⁶.

Recentemente, após uma auditoria feita pela nova administração municipal, chegou-se à conclusão de que ainda há muito a ser feito, e não foi possível prever quando o complexo será efetivamente aberto ao público. De acordo com informações divulgadas na mídia, assim que a nova administração tomou posse, toda a programação para 2009 foi cancelada, por conta da falta de condições de operação do equipamento.

Os investimentos no complexo chegaram à soma de quinhentos e dezoito milhões de reais, o que gerou uma enorme polêmica. Somente a título de comparação, o investimento feito pela Prefeitura do Rio na Cidade da Música foi cinco vezes maior do que o empregado na Cidade do Samba, inaugurada no terceiro mandato de Cesar Maia, com o custo de aproximadamente cento e três milhões de reais.

Portanto, o maior centro de espetáculos do Rio de Janeiro, que deveria ter sido inaugurado ao final do segundo mandato de Cesar Maia, a um custo total de 80 milhões de reais, está paralisado até hoje, por conta da realização de auditoria nas contas do projeto.

De acordo com cálculos da Secretaria Municipal das Culturas, a Cidade da Música consumiria sete milhões de reais por ano, somente com gastos relativos à manutenção. Ademais, de acordo com informações divulgadas pelo jornal *O Globo*, a Prefeitura só contratou um estudo de viabilidade econômica para a exploração

⁵⁶ Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL936349-5606.00- MESMO+INACABADA+CIDADE+DA+MUSICA+E+INAUGURADA+NO+RIO.html> Acesso em: 26 maio 2009.

comercial da Cidade da Música, em 2007, quando já havia comprometido cerca de trezentos milhões de reais com a obra, e quase cinco anos depois do lançamento do projeto. Os relatórios da empresa de consultoria, que desenvolveu o estudo, mostraram que as receitas não seriam suficientes para cobrir as despesas, tal como ocorreria no Museu Guggenheim, se o projeto tivesse sido levado adiante. Calculou-se, à época da realização do estudo, que a empresa que vencesse a licitação realizada em março de 2008, para a exploração comercial do empreendimento, teria que arcar com um prejuízo operacional de, aproximadamente, duzentos e cinquenta milhões de reais, durante os vinte e cinco anos que durariam a concessão⁵⁷.

O Vereador Eliomar Coelho criticou, veementemente, a atuação da Prefeitura, que em sua opinião cometeu uma falha grave, ao só encomendar os referidos estudos com a obra já iniciada. Comparou a Cidade da Música ao projeto do Museu Guggenheim, que somente não saiu do papel por decisão da Justiça, conforme mencionado anteriormente.

Em 2008, por estar sendo muito questionado a respeito do enorme atraso nas obras do complexo cultural e dos gastos muito maiores do que o previsto, Cesar Maia alegou ter poupado, em publicidade, desde 2001, receita suficiente para custear as obras da Cidade da Música. Entretanto, tal explicação não convenceu grande parte dos vereadores, que não viram nenhuma coerência nas alegações de Cesar Maia.

⁵⁷ De acordo com informações disponíveis em: http://oglobo.globo.com/rio/mat/2008/02/14/relatorio_mostra_que_cidade_da_musica_vai_operar_no_vermelho-425663608.asp Acesso em: 26 maio 2009.

Sendo assim, no início de 2009, a Câmara dos Vereadores do Rio de Janeiro instaurou uma nova Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar as supostas fraudes nos contratos promovidos entre a Prefeitura e as empresas prestadoras de serviços para a Cidade da Música. Outra CPI já havia sido instaurada ao final do governo Cesar Maia, sem que chegasse a qualquer conclusão a respeito das hipotéticas irregularidades.

Outro ponto importante diz respeito à constatação feita pelo Tribunal de Contas do Município, que identificou que a Prefeitura, nos últimos anos, ou seja, ao mesmo tempo em que construiu a Cidade da Música, deixou de investir o percentual de vinte e cinco por cento das receitas próprias em Educação, tal como define a Constituição Federal em seu art. 212.

A partir de toda polêmica causada pela construção da Cidade da Música, pelas informações apuradas pela auditoria realizada no início de 2009, e por um processo administrativo, que serviu de base para o Inquérito Civil, o Ministério Público Estadual ingressou com uma Ação Civil Pública⁵⁸ por improbidade administrativa, na execução das obras da Cidade da Música. A juíza Valéria Pachá Bichara, da 10ª Vara da Fazenda Pública do Rio, determinou a citação de dez pessoas pela acusação de improbidade administrativa, dentre elas o ex-prefeito Cesar Maia⁵⁹. Vale destacar que o Ministério Público ainda pediu a suspensão, por oito anos, dos direitos políticos de

⁵⁸ Processo no. 2009.001.125278-5

⁵⁹ Os réus na ação são o ex-prefeito Cesar Maia; o ex-secretário municipal de Obras, Eider Dantas; o ex-secretário municipal das Culturas, Ricardo Alves Macieira; o ex-diretor presidente da Empresa Municipal de Urbanização (RioUrbe), João Luiz Reis da Silva; o ex-diretor de Administração e Finanças da RioUrbe, Gerônimo de Oliveira Lopes; o ex-diretor presidente da RioUrbe, Jorge Roberto Fortes; e as empresas Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A., Andrade Gutierrez S.A., Técnicas Eletro Mecânicas Teletem S.A. e Dimensional Engenharia Ltda.

Cesar Maia, e a devolução aos cofres públicos de, aproximadamente, um bilhão de reais, por conta das multas previstas pela Lei de Improbidade Administrativa, pelo dano moral coletivo e pelos gastos com a inauguração, considerados ilegais pelo *Parquet*.

Logo depois do ingresso da Ação Civil Pública pelo Ministério Público, ao ser procurado pelo jornal *O Globo*, Cesar Maia classificou de absurdas as alegações e afirmou que a Juíza deveria “desqualificar a inicial por ausência de mérito”⁶⁰. Já em seu famoso blog na Internet⁶¹, fez os seguintes comentários:

E mais uma vez um projeto que recuperará para o Rio a centralidade em artes musicais sofre um processo de obstrução com prejuízos enormes para a Cultura do Rio. Enquanto isso, São Paulo constrói o Museu da Língua Portuguesa, de alta qualidade e sofisticação, e o Museu do Futebol da mesma forma. Vitória investe em um Centro Cultural Múltiplo. E o Rio mais uma vez é atingido por interesses menores e eleitorais (2010), prejudicando a marca de identidade de nossa Cidade. E... La Nave Va!

Portanto, nota-se que, mais uma vez, ao longo dos oito anos em que o Prefeito Cesar Maia esteve no poder, gastos excessivos foram praticados no sentido de tornar a cidade visível no mercado global, a partir de um avanço no projeto de renovação contínua iniciado ainda em sua primeira gestão.

O quarto e último acontecimento, que será analisado neste estudo, por relacionar-se ao nosso objeto, é a candidatura bem sucedida do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Pan-americanos de 2007.

Os Jogos Pan-Americanos, ainda que contemplem apenas os países das Américas, podem ser considerados megaeventos esportivos, tendo em vista o número

⁶⁰ Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1162903-5606.00.html> Acesso em: 27 maio 2009.

⁶¹ www.cesarmaia.com.br

de modalidades de esportes englobadas. Portanto, a sede dos jogos sempre passa por grandes intervenções urbanísticas e arquitetônicas, a fim de se adaptar às necessidades desse grande evento.

Como afirmado anteriormente, a partir dos anos de 1990, a cidade do Rio de Janeiro passou a demonstrar sua intenção de sediar megaeventos esportivos. Outra justificativa para este anseio ocorreu, por conta de o Rio ser a cidade mais conhecida do Brasil, tanto no exterior quanto internamente. Por conta de suas belezas naturais, tal como Sidney, na Austrália, a cidade do Rio de Janeiro é, comumente, confundida com a capital do País, tal é a sua fama.

O Rio de Janeiro foi escolhido para a realização dos Jogos Pan-americanos de 2007, no dia 24 de agosto do ano de 2002. Nesta ocasião, o Prefeito Cesar Maia chefiou uma reduzida delegação da cidade do Rio de Janeiro que viajou até a Cidade do México, onde foi escolhida a cidade-sede para os XV Jogos Pan-americanos, o que comprova o seu grande interesse na realização deste evento.

Anteriormente, o Rio não havia conseguido ter sua candidatura aprovada para sediar os Jogos Olímpicos de 2004, o que originou um vasto movimento político da população e da mídia para alcançar esse objetivo. Com isso, surgiram inúmeros projetos urbanísticos, com o intuito de preparar a cidade para este fim. Quem sabe como um prêmio de consolação, ou talvez como um teste, o Rio de Janeiro alcançou o direito de realizar os Jogos Pan-americanos de 2007.

O projeto para a realização dos Jogos Pan-americanos Rio 2007 consistiu em um conjunto urbanístico-arquitetônico, distribuído pela cidade em quatro grandes áreas, conforme a figura abaixo.

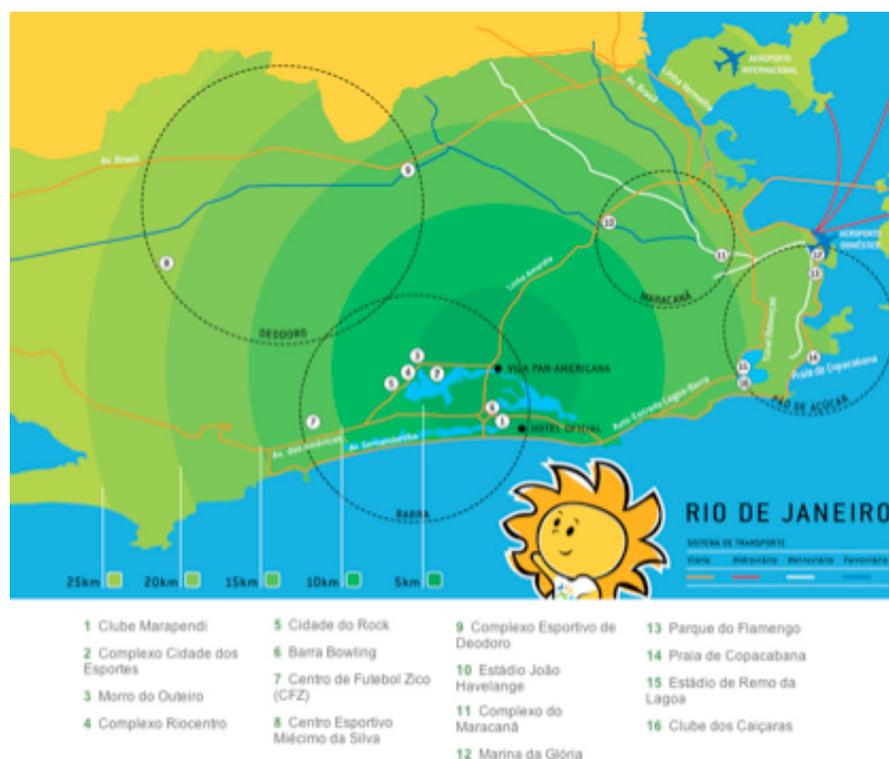


Figura 05: Mapa dos Anéis Pan-Americanos

Fonte: <<http://www.rio2007.org.br>>

É evidente, a partir da análise do mapa dos anéis pan-americanos, a tentativa de espelho com o “modelo Barcelona”. Todavia, grande parte dos equipamentos e das intervenções sugeridas estão concentrados na Barra da Tijuca, ao contrário da desconcentração ocorrida na capital da Catalunha, como demonstrado anteriormente.

Dentre os principais equipamentos, destacam-se a Vila Pan-americana, o Estádio Olímpico do Engenho de Dentro (Engenhão), o Complexo Esportivo do Autódromo, onde foram construídos um novo parque aquático, uma arena multiuso e um velódromo, e o Centro de Convenções do Rio-Centro.

Guardando grande semelhança com o ocorrido em Barcelona, por ocasião dos Jogos Olímpicos, a Vila Pan-americana, localizada na Barra da Tijuca, foi construída em parceria com algumas empresas da construção civil de renome nacional. A Vila é composta por vinte e cinco prédios residenciais, com gabarito de dez pavimentos, num total de dois mil e quarenta apartamentos que abrigaram os oito mil atletas (SÁNCHEZ; BIENENSTEIN, 2007).

Durante os estudos para viabilização do projeto, uma negociação entre o poder público municipal e os grupos privados, associados naquele empreendimento, possibilitou a flexibilização das normas vigentes de ocupação do solo daquela área. Um exemplo disso foram as sucessivas propostas de revisão dos parâmetros urbanísticos das edificações projetadas para a Vila Pan-americana, com o intuito de acolher as ideias dos especuladores imobiliários. Isso culminou com a edição das Leis Complementares números 59, 60 e 61, pelo Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, alterando os parâmetros edilícios da área destinada à implantação do empreendimento. Desta forma, a Prefeitura do Rio suprimiu a metragem mínima das edificações da cidade, que era de sessenta metros quadrados, permitindo que o menor apartamento ficasse com apenas trinta e sete metros quadrados, ou quarenta e dois metros quadrados, se considerada a área da varanda. Além disso, permitiu que o gabarito subisse de três para dez pavimentos (SÁNCHEZ; BIENENSTEIN, 2007).

Outra questão relativa à Vila Pan-americana diz respeito à lamentável afirmação do Relatório de Impacto Ambiental feito para viabilizar o empreendimento. Nele, afirma-se que “o aumento de ocupações subnormais na área se dá pela ausência de uma ocupação nobre”, como se somente a população carente fosse responsável pela

degradação ambiental. Neste sentido, os autores do RIMA afirmaram que o projeto da Vila Pan-americana constitui “um importante veículo de valorização imobiliária e desenvolvimento urbano”.

De acordo com os organizadores do Pan, o Engenhão – como passou a ser conhecido o estádio erguido no antigo terreno da Rede Ferroviária Federal, no bairro do Engenho de Dentro, especialmente para os XV Jogos Pan-americanos Rio 2007 - foi a principal obra construída para o evento. Durante os Jogos, o Estádio João Havelange, seu nome oficial, abrigou as provas de Atletismo e jogos de Futebol, além de receber as disputas de Atletismo dos Jogos Parapan-americanos Rio 2007.

A Prefeitura municipal defende que o Engenhão é um dos maiores legados dos Jogos para a cidade do Rio de Janeiro, que passou a contar com um moderno estádio, para ser utilizado em eventos esportivos e culturais. Além disso, destaca que sua construção valorizou o bairro onde está localizado e o seu entorno.

O que não se comenta é que o Engenhão foi orçado, inicialmente, em sessenta milhões de reais. Com menos de um ano de obras, o orçamento já alcançava cento e sessenta milhões de reais e, ao final, foram gastos mais de quatrocentos milhões de reais. Só para se ter uma ideia, o contrato da empresa com a Prefeitura teve vinte aditivos (SÁNCHEZ; BIENENSTEIN, 2007). Desde 2007, o estádio foi cedido ao Botafogo, por vinte anos improrrogáveis e somente em 2009, o clube começou a explorá-lo para outros esportes.

Em 2007, o Vereador Eliomar Coelho, um dos principais opositoristas ao governo de Cesar Maia, requereu a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) destinada a investigar denúncias de irregularidades nas obras para os

Jogos Pan-americanos. Poderíamos gastar páginas e páginas tratando das inúmeras irregularidades que têm sido apuradas após o final da festa. No entanto, por conta da proposta inicial deste estudo, não o faremos, deixando o assunto em aberto para um próximo trabalho.

Para finalizar, trataremos apenas das parcerias e dos recursos destinados à realização dos Jogos.

Inicialmente, os Jogos eram chamados de “o Pan do Rio”. Coerentemente, a ideologia assumida pelo Prefeito Cesar Maia buscava utilizar investimentos públicos municipais para a construção das novas instalações e também para as intervenções urbanísticas necessárias. As outras esferas de governo somente realizariam reformas nas instalações existentes, enquanto que a iniciativa privada investiria em locais mais valorizados, com a segurança de ter o domínio de uso logo após a realização do evento.

No entanto, houve uma desistência da iniciativa privada em investir em alguns dos projetos, o que gerou atrasos no começo das obras e redefinição dos programas, também causada pelo malogro da candidatura carioca aos Jogos Olímpicos de 2012. A demora da União em assumir o papel dos investidores privados colaborou para novos atrasos no cronograma.

A partir de então, os jogos viraram “o Pan do Brasil” e o orçamento inicial de oitocentos milhões de reais saltou para mais de três bilhões de reais, de acordo com dados fornecidos pelo CO-Rio. Segundo informações divulgadas na mídia, os Jogos Pan-americanos do Rio de Janeiro custaram mais do que os cinco Jogos Pan-americanos anteriores juntos.

Em entrevista⁶² concedida um dia após o término dos Jogos, Cesar Maia afirmou que “o Pan é do esporte brasileiro, não tem dono.” Logo em seguida, confirmando a tendência do planejamento empreendedorista da construção mítica da imagem dos líderes urbanos através da superexposição na mídia, Cesar Maia entrou em contradição, ao fazer a seguinte afirmação em seu blog:

um abuso quando começaram com a história de que o Pan é do Brasil. Tivemos que desconstituir essa imagem, pois o Pan é do Rio. (...) Minha vitória pessoal foi ver na TV, durante o Pan, que a marca do Pan do Brasil tinha sumido.

Dessa forma, a atitude de Cesar Maia só vem a confirmar mais uma característica do empreendedorismo: o sucesso da implementação do planejamento empreendedorista depende de uma liderança carismática, personalizada na figura do Prefeito (SÁNCHEZ, 2003). Entretanto, vale ressaltar que os Jogos Pan-americanos, bem como as Olimpíadas, não são um evento municipal apoiado pelo governo federal. São eventos nacionais, realizados em uma determinada cidade do país que concorre à chance de sediar um evento desse porte.

Diante do exposto, não há como negar que o Prefeito Cesar Maia seguiu à risca os pressupostos do empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro, a fim de tornar a cidade um centro turístico e terciário internacional, e recuperar a centralidade cultural perdida com um grande equipamento centralizador, que traria o foco de volta à cidade maravilhosa. É bem verdade que a maioria dos grandes projetos da Era Cesar Maia foi iniciada em sua segunda gestão, entre 2001 e 2004. O terceiro mandato, de

⁶² Disponível em <<http://pan2007.globo.com/PAN/Noticias/0,,MUL80403-3853,00.html>>. Acesso em: 02 ago 2007.

2005 a 2008, serviu para dar continuidade ao projeto de renovação da cidade, que deveria ter seu “tempo de amadurecimento”, nas palavras do agora ex-prefeito.

Ainda que algumas propostas novas tenham sido sugeridas pelo aludido governante, no período eleitoral, em 2004, tais como a colocação de um serviço de barcas na Barra da Tijuca, a construção do túnel da Grota Funda, o Corredor T5, corredor exclusivo de ônibus que ligaria a Barra da Tijuca à Penha, e a Ligação C, entre a Barra da Tijuca, Deodoro e Bangu, nenhum desses projetos saiu do papel. Mesmo assim, em outubro de 2004, Cesar Maia foi reeleito pela terceira vez, numa vitória arrebatadora em primeiro turno, o que fez com que o político se tornasse o governante que por mais tempo dirigiu a cidade.

Em entrevista realizada ao final de 2008⁶³, Cesar Maia afirmou que parte do desgaste político que resultou na baixa popularidade, no fim de seu terceiro mandato, deveria ser atribuído às obras dos Jogos Pan-americanos de 2007. Nesta ocasião, o ex-prefeito alegou que o esforço para a realização dos Jogos “produziu decréscimo na conservação da cidade e no volume de investimentos. Isso foi percebido pela população e gera desgaste”, afirmando ainda que “foi uma questão dentro da gestão que produziu sacrifícios. Para a cidade, produziu vantagens. Todo mundo achou o Pan-americano uma maravilha, é avaliado como evento importante por 80% dos eleitores”. Todavia, este não foi o sentimento de grande parte dos habitantes do Rio, que pouco apoiaram a Deputada Federal Solange Amaral, candidata apoiada por Cesar Maia à sucessão nas eleições de 2008, e que nem avançou à disputa do segundo turno.

⁶³ Disponível em <http://julianaweis.blogspot.com/2008/07/cesar-maia-atribui-desgaste-ao-pan-e.html> Acesso em: 10 maio 2009.

A Prefeitura, que tem capacidade de investimento anual de seiscentos a setecentos milhões de reais, de acordo com números apresentados por Cesar Maia, em entrevista realizada no Jornal RJTV⁶⁴, foi obrigada, praticamente, a duplicar os investimentos, durante os dois anos que precederam os Jogos Pan-americanos, para dar conta de suas despesas, que chegaram a um bilhão e duzentos milhões de reais por ano. Quanto a isso, Cesar Maia afirmou que teve “que cortar a conservação à metade, para não parar todos os investimentos durante dois anos”. Por este motivo, grande parte da população percebeu que recursos foram desviados da conservação e de obras, a partir dos meses anteriores ao Pan-americano, cenário que se perpetuou até mesmo depois do evento e impactou sobremaneira a cidade como um todo.

Paradoxalmente, ao final de 2008, na mencionada entrevista ao telejornal, Cesar Maia apontou como o grande erro de seu governo a consumação dos Jogos Pan-americanos de 2007, já que a Prefeitura teve que assumir responsabilidades além de sua capacidade. Destaca-se que o Pan havia sido apontado, por ele mesmo desde sua primeira gestão, como algo fundamental para o Rio de Janeiro, para que a cidade saísse do cenário de esvaziamento e degradação econômica e se transformasse numa capital de serviços, cultura e lazer.

No entanto, inúmeras discussões surgiram por conta da construção dos equipamentos esportivos que, supostamente, trariam um legado para a cidade. Como exemplo, temos o valor final das intervenções, que havia sido calculado pelo CO-Rio⁶⁵

⁶⁴Disponível em: <<http://rjtv.globo.com/Jornalismo/RJTV/0,,MUL916500-9097,00-CESAR+MAIA+FAZ+NO+RJTV+BALANCO+DE+ANOS+DE+GOVERNO.html>> Acesso em: 12 maio 2009.

⁶⁵ Comitê Organizador dos Jogos Pan-americanos Rio 2007.

em trezentos e oitenta milhões de reais e terminou custando três bilhões e quinhentos milhões de reais aos cofres públicos. Quanto a isso, Cesar Maia alegou, na mesma entrevista, que o escopo do projeto foi ampliado a pedido do Comitê Olímpico Brasileiro, para garantir a candidatura da cidade às Olimpíadas de 2016 e que, por este motivo, o Pan se tornou um “sacrifício político” feito para o Rio se fortalecer, ganhar vitalidade e centralidade.

Quando questionado a respeito das promessas feitas no início dos trabalhos do Pan, de que os jogos trariam inúmeras melhorias para a cidade como um todo, algo que foi largamente noticiado e divulgado, tanto pela mídia quanto pela assessoria de imprensa da Prefeitura, Cesar Maia afirmou que “nunca o projeto do Pan previu a necessidade de metrô” e que “não havia legado urbano do Pan”, já que o mesmo somente poderia alavancar obras que não tinham vinculação com a realização do evento.

Por fim, é importante destacar que um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre os gastos públicos, nas duas últimas gestões de Cesar Maia (2001-2004 e 2005-2008),⁶⁶ indicou que o Prefeito Eduardo Paes assumiu o poder com oitenta por cento do orçamento já comprometidos com despesas obrigatórias nas áreas de Saúde, Educação, e com a conclusão de obras inacabadas do governo de seu antecessor.

Por conta de todo o exposto, a imagem de empreendedor, de bom gestor que Cesar Maia obteve, por conta de seus dois primeiros mandatos,⁶⁷ ficou seriamente

⁶⁶ Disponível em: < <http://www.sidneyrezende.com/noticia/23541+cesar+maia+compromete+80+do+orcamento+para+2009>> Acesso em: 07 maio 2009.

⁶⁷ 1993 -1996 e 2001-2004.

abalada com as crises em diversos setores, tal como na Saúde, que ficaram evidentes após o fim dos Jogos Pan-americanos. A questão da ordem urbana, que outrora fora uma das principais bandeiras da administração de Cesar Maia, ficou prejudicada, tendo o foco de sua administração se voltado muito mais para as grandes construções e os grandes equipamentos, tal como demonstramos anteriormente.

Passaremos agora ao estudo do projeto de revitalização do Porto do Rio, elaborado na segunda gestão do governo de Cesar Maia.

5.3 O PORTO DO RIO

5.3.1 BREVE HISTÓRICO

A importância do porto dentro da história do Rio de Janeiro é evidente. Desde o descobrimento da cidade pelos portugueses, em 1502, a região mostrou ter grande aptidão para atividades portuárias, principalmente por conta de sua geografia singular.

Em virtude das várias tentativas de invasão, a Coroa Portuguesa fundou, em 1565, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, a fim de consolidar a ocupação da região.

Além de ser a principal porta de entrada e saída de mercadorias e pessoas, o porto também era um ponto estratégico no comércio marítimo do Atlântico Sul (ANDREATTA, 2003), bem como o principal elo de ligação com a metrópole. Ressalta-se que no século XVII, o porto do Rio era considerado um dos melhores do mundo.

Por conta de tamanha importância, o porto sempre foi uma área que suscitou cuidados por parte de seus governantes. Por este motivo, passou por várias reformas desde sua criação, sendo que a primeira delas ocorreu em 1600 (MENEZES, 2008).

Pode-se dizer que a ocupação atual da região do porto é reflexo de seus primórdios. Desde a época do descobrimento da cidade, os morros da região foram ocupados por motivos de segurança, visto que de lá era possível avistar invasores em potencial.

A partir do século XVIII, o porto, que outrora fora palco da circulação de produtos como café, madeira e açúcar, passou à fase da mineração, o que, mais uma vez, fez com que a área passasse por transformações, a fim de aumentar a segurança do local e proteger a Baía de Guanabara para o transporte do ouro.

Apesar de a região portuária ter tido um papel de destaque desde a fundação da cidade, foi somente com a vinda da família real portuguesa, em 1808, que o crescimento urbano tornou-se significativo na área, a partir da abertura do porto ao mercado internacional. Por este motivo, esta região precisou passar por novas melhorias, como a abertura de novas vias e a conservação das antigas, a fim de adequar-se à nova realidade e também viabilizar um melhor escoamento de mercadorias (ANDREATTA, 2003).

Dessa forma, buscando atender também à demanda do mercado externo, foram construídas instalações ferroviárias de ligação do interior ao porto, o que desencadeou o desenvolvimento econômico local, ao mesmo tempo em que desestimulou a ocupação residencial da área pelas camadas mais abastadas da sociedade carioca.

Desde então, a cidade do Rio de Janeiro experimentou forte crescimento, pois a presença da Corte Portuguesa gerou um processo de contínuas melhorias urbanas. Daí em diante, o Rio passou ao padrão de ocupação de seu território que perdura até os dias de hoje: camadas mais baixas da população passaram a ocupar os morros, enquanto as elites ocuparam as áreas planas, que eram os locais onde as propriedades e as unidades produtivas se reuniam (ANDREATTA, 2003).

Nas encostas próximas ao porto não foi diferente. O bairro da Saúde, por conta de seu acesso privilegiado ao mar, recebeu os usos portuários de maior impacto, o que acarretou a construção de armazéns e trapiches, além de atracadouros para as embarcações. Ressalta-se que, no século XIX, algumas atividades mal vistas, como aquelas ligadas ao mercado de escravos, além da construção de cemitérios e de colônias de enfermos, foram localizadas no referido bairro, o que fez com que a população que se estabeleceu por lá fosse aquela ligada às atividades locais.

Posteriormente, por conta da expansão da navegação mercante, o porto foi ampliado em direção aos bairros da Gamboa e Santo Cristo, através de uma sequência de aterros feitos no local.

Nota-se, portanto, que a região portuária, desde o início, constituiu-se a partir da instalação em seu território de comércios, indústrias e hospedarias para as pessoas que chegavam à cidade pelo porto, usos que, em sua grande maioria, permanecem até hoje.

No início do século XX, o Rio passou por uma das maiores e mais importantes intervenções urbanísticas de sua história. Conhecida como o “bota-abaixo”, a reforma urbana de Pereira Passos⁶⁸, iniciada em 1902, e inspirada nas reformas de Haussmann em Paris⁶⁹, tinha como meta o alcance de melhorias sanitárias e urbanísticas no Rio de Janeiro, além de seu embelezamento (ABREU, 1997).

Assim, de 1902 a 1906, o engenheiro Francisco Pereira Passos, em sua gestão à frente da Prefeitura, transformou o Rio de Janeiro, a partir da ruptura com modelo colonial de cidade, que cedeu lugar aos típicos contornos de uma cidade burguesa.

Como não poderia deixar de ser, a reforma urbana de Pereira Passos também abarcou a realização de melhorias na área do porto, tais como obras de infra-estrutura portuária e ferroviária e intervenções voltadas para a higienização, em busca do fornecimento de melhores níveis de vida para os moradores do local que, saliente-se, viviam até então em péssimas condições.

É desse período, a construção do cais corrido, de três mil e quinhentos metros de comprimento, que alinhou a orla tortuosa do local através de aterros, possibilitando a atracação de embarcação de grande porte para a época (ANDREATA, 2003). Tal fato acarretou o crescimento e desenvolvimento da atividade portuária no município, já que o Porto do Rio passou a oferecer melhores condições para a realização do comércio interno e externo.

⁶⁸ Não iremos nos alongar neste quesito. Para maiores informações sobre a reforma de Pereira Passos, sugerimos o livro de Maurício de Almeida Abreu, *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3^a ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

⁶⁹ Ressalta-se, por oportuno, que o engenheiro Francisco Pereira Passos havia estudado em Paris, de 1857 a 1860, quando pôde vivenciar intensamente a reforma urbana ocorrida em Paris, por ocasião da gestão de Georges-Eugène Haussmann, mais conhecido como Barão Haussmann. Não vamos nos aprofundar no estudo desse tema, visto que seria impossível abordá-lo nesta ocasião.

A fim de ligar o novo porto às diversas regiões da cidade, principalmente às outras áreas do centro, foram alargadas várias vias locais e abertas a Avenida Central e a Avenida do Manguê (MENEZES, 2008). No entanto, as desapropriações necessárias para viabilizar tais intervenções iniciaram o fenômeno da favelização no Rio de Janeiro, visto que muitas famílias ficaram sem ter onde morar e se instalaram nas encostas próximas a seus locais de trabalho.

Foi a partir da década de sessenta, com a industrialização substitutiva de importações, que a função comercial do porto perdeu importância, uma vez que deixou de ser centro distribuidor de mercadorias importadas, que passaram a ser produzidas internamente. A área portuária do Rio de Janeiro foi perdendo seu caráter estratégico para tornar-se mero local de passagem, a exemplo do que também ocorrera nas áreas portuárias de várias outras cidades, conforme discutido anteriormente. Desde então, teve início a degradação e obsolescência da região, visto que a atividade portuária havia passado por várias mudanças, decorrentes das novas tecnologias surgidas no carregamento, transporte e armazenamento dos produtos, em virtude da containerização das cargas.

Por conta disso, o mercado de trabalho também foi impactado e vários empregados perderam seus postos nas atividades portuárias, o que ocasionou um abandono tanto populacional quanto econômico da região (MENEZES, 2008). Ademais, não se pode deixar de mencionar que as transformações na matriz de transporte de cargas provocaram o surgimento de novas formas urbanas, a partir da construção de grandes rodovias e avenidas no entorno do porto do Rio.

Por fim, com a transferência da Capital para Brasília, que modificou o status político do Rio de Janeiro, e a construção do elevado da Perimetral, o destino da região foi selado. Ainda que o viaduto tenha solucionado os problemas de trânsito no local à época de sua construção, o mesmo concluiu o processo de isolamento de uma região que já não era muito interligada com outras áreas da cidade.

5.3.2 PROPOSTAS PARA A ÁREA

Pode-se dizer que a zona portuária do Rio de Janeiro é a que mais desafia os planejadores urbanos, porque há mais de vinte anos, por conta da tamanha degradação do local, fala-se em revitalização da região do porto como parte da renovação urbana do centro do Rio, sem que nenhum projeto tenha conseguido sair do papel (SIRKIS, 2004). Isso ocorre por diversos motivos.

A área portuária do Rio de Janeiro encontra-se situada a noroeste do centro histórico da cidade e é composta pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju. Há uma concentração de imóveis antigos no local, o que denota a ausência de investimentos e de renovação construtiva, bem como de imóveis pertencentes ao setor público federal, muitos dos quais se encontram ociosos. Ademais, há terrenos de marinha, decorrentes dos aterros feitos no local, no século passado, sujeitos ao regime de controle do Patrimônio da União, o que significa que qualquer transação imobiliária no local depende de anuência prévia da União (Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro,

2001a). Estes fatos, além dos interesses conflitantes dos grandes proprietários locais⁷⁰, dificultam qualquer projeto que tenha por objetivo a revitalização do local.



Figura 06: Situação Fundiária – Porto do Rio de Janeiro
Fonte: IPP, com intervenção nossa

Como demonstrado anteriormente, as renovações de frentes marítimas ocorrem devido a vários fatores. No caso do Rio de Janeiro, fatos como a industrialização substitutiva de importações, a crise mundial da década de 1970, que contribuiu para o enfraquecimento das atividades portuárias, a construção do Porto de Sepetiba, ocorrida em 1982, com a conseqüente migração das atividades portuárias para uma área mais adaptada às novas realidades da atividade, além da decadência econômica sofrida pelo

⁷⁰ São eles: Companhia Docas do Rio de Janeiro S.A. Rede Ferroviária Federal (RFFSA), União, Exército, CEDAE, Estado e Município do Rio de Janeiro, Cia. Moinho Fluminense, além do setor privado.

município, contribuíram para o esvaziamento e degradação de sua zona portuária (MENEZES, 2008).

Outros fatores também foram determinantes para o surgimento do interesse pela revitalização do porto. A partir da década de 1980, houve um crescimento do interesse pela preservação patrimonial e da memória da cidade, o que resultou em políticas municipais voltadas para a conservação do patrimônio, tais como o Corredor Cultural⁷¹ e o projeto SAGAS⁷² (COMPANS, 2004), este último, por iniciativa dos habitantes dos bairros que compõem a região portuária do Rio. Ademais, o enfraquecimento econômico da área fez com que os governos começassem a prestar mais atenção nas experiências internacionais de reestruturação urbana bem sucedidas, em áreas supostamente degradadas.

Um dos grandes entraves para a revitalização da área portuária sempre foi a legislação local, que contava, e de certa forma ainda conta, com parâmetros urbanísticos verdadeiramente restritivos, principalmente no que diz respeito ao uso do solo e ao gabarito, visto que o uso misto e/ou de comércio e serviços não é permitido pelo zoneamento em vigor.

Em 1993, a aprovação da Lei de Modernização dos Portos, L. 8.630/93, trouxe novo incentivo à revitalização da zona portuária do Rio, visto que permitiu o

⁷¹ O projeto Corredor Cultural foi lançado pela Lei 506, de 17 de janeiro de 1984, com o objetivo de proteger o patrimônio arquitetônico e revitalizar quatro áreas no centro histórico do Rio de Janeiro: Lapa-Cinelândia; Praça XV; Saara e Largo de São Francisco. A premissa básica do projeto era de que a dinâmica da renovação urbana deveria respeitar as referências históricas, sociais e culturais da comunidade, de modo a preservar a memória da cidade (COMPANS, 2004).

⁷² O Projeto SAGAS, da década de 1980, incluía os bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa, e originou-se a partir de uma iniciativa da associação de moradores locais, e evoluiu para uma proposta definitiva, desenvolvida por um grupo de trabalho comunitário e institucional. Para maiores informações, sugerimos a leitura do artigo disponível em: <http://www.centrodametropole.org.br/diversidade/numero2/caminhos/08Rose%20Compans.pdf> Acesso em: 24 maio 2009.

arrendamento das instalações portuárias. Nesta mesma época, a Cia Docas desenvolveu o “Projeto de Desenvolvimento e Privatização Aplicado ao Complexo Portuário do Rio de Janeiro”, que consistia no arrendamento do Píer Mauá e dos armazéns 1 a 4, por 45 anos, em um investimento de duzentos milhões de dólares, na recuperação estrutural do referido Píer, e na execução de um projeto arquitetônico de cinquenta mil metros quadrados de construção, englobando um centro empresarial, um centro de convenções, espaços voltados para o entretenimento e o lazer, e uma marina para trezentas embarcações (COMPANS, 2004). No entanto, por conta de divergências entre a Companhia Docas e a Prefeitura, este foi mais um dos projetos não implementados.

Assim, na segunda gestão da administração de Cesar Maia, foi desenvolvido um projeto que, novamente, buscava reverter o processo de deterioração do porto e de seu entorno. Evidentemente, colocá-lo em prática não foi uma tarefa fácil.

Em outubro de 2001, a equipe do Instituto Pereira Passos e da Secretaria Municipal de Urbanismo publicou o “Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro”, que abrangia os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, conforme se vê na figura a seguir.



Figura 07: Bairros da Região Portuária do Rio de Janeiro
Fonte: IPP

Este plano tinha como elementos condutores, dentre outros objetivos, reabilitar o patrimônio cultural e os imóveis preservados, introduzir parques e áreas verdes, desobstruir a visão da Baía de Guanabara, a fim de recuperar o diálogo da região com o mar, reestruturar o sistema viário, implantar redes de saneamento e drenagem, reformar a Perimetral, alterar a legislação para incentivar o uso habitacional e de serviços e, com isso, disponibilizar terrenos para empreendimentos imobiliários privados, criar linhas de microcrédito, para estimular a economia local e recuperar áreas de ocupação informal (MENEZES, 2008; COMPANS, 2004).

Destaca-se que, dentro das ideias contidas no plano, a atividade portuária seria mantida na extremidade norte, no Cais do Caju. Não se deve esquecer que o porto do Rio, de acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro, proporciona a terceira maior receita de ICMS do Estado, só perdendo para a Petrobras e para o Polo Petroquímico de Duque de Caxias, e é o segundo porto brasileiro em movimentação geral de carga. Ademais, o tempo médio de espera dos navios para atracação é zero, o

que é considerado um dos pontos fortes do local. A principal característica negativa é que a retroárea é muito pequena, o que fez com que o Rio perdesse espaço para o Porto de Sepetiba.

A fim de viabilizar o aludido projeto, propôs-se a formação de um órgão gestor para o desenvolvimento da região portuária, que congregaria os principais agentes locais, a exemplo do que foi feito em Puerto Madero, na cidade de Buenos Aires. A leitura do plano deixa clara a influência de modelos internacionais na formação dos elementos essenciais para o projeto de revitalização do porto do Rio.

Planejava-se contar com um projeto-âncora, que seria o Museu Guggenheim, conforme demonstrado anteriormente, a fim de obter o status de cidade global inserida na agenda cultural internacional. Ademais, outros projetos voltados para o turismo e para a indústria do entretenimento eram previstos, tais como a Cidade do Samba, o Aquário, que a exemplo do que ocorreu em Baltimore e Boston, seria construído no antigo armazém da Cibrazem, para ser “o maior aquário da América Latina” (SIRKIS, 2004), e a reabilitação dos seis primeiros armazéns do cais do porto, para espaços de exposição, restaurantes, cinemas e escritórios. Também estava prevista a reconversão para novos usos de alguns prédios históricos, nas proximidades da Praça Mauá, como o prédio da antiga Imprensa Nacional, atualmente utilizado pela Polícia Federal e o edifício *A Noite*. Imaginava-se que estes podiam ser transformados em prédios modernos de escritórios, “padrão Triple A”, hotéis e edifícios residenciais, de acordo com o ex-secretário de Urbanismo Alfredo Sirkis (2004).

No entanto, é importante destacar que o Plano desenvolvido na segunda gestão de Cesar Maia, ao mesmo tempo em que previa diversas intervenções voltadas para a

população mais abastada, tinha a preocupação de promover a melhoria dos serviços e dos equipamentos urbanos para os moradores locais, o que poderia, dependendo da maneira como as intervenções fossem feitas, criar um cenário interessante e evitar a gentrificação.

Ademais, ao contrário do que foi feito em outras cidades, o projeto afirmava que no Rio a revitalização não seria sinônimo de tábula rasa, mas sim da combinação entre a recuperação do antigo com uma criteriosa introdução do novo (SIRKIS, 2004), associando o uso das formas edificadas com as novas funções esperadas. Outro ponto positivo do projeto foi o reconhecimento de que a área possuía um inegável valor histórico, e que o mesmo não poderia ser prejudicado, ou mesmo ignorado, por conta de uma “política avassaladora de terra (...) destinada a dar lugar a uma ocupação por novos espaços homogêneos de edificações modernas com usos uniformes”, nas palavras de Sirkis (2004).



Figura 08: Potencial de Renovação da Região Portuária do Rio de Janeiro
Fonte: IPP, com intervenção nossa

No que diz respeito ao elevado da perimetral, o projeto era “bem pé no chão”, de acordo com Luiz Paulo Leal, gerente de projetos urbanos do IPP, e um dos entrevistados para a elaboração deste estudo. Estava prevista a demolição de somente uma das rampas de acesso à via, e proposta uma passagem subterrânea que liberaria a superfície, já que o Plano previa a reestruturação de todo o sistema viário da região.

Quanto às alterações de regulamentação urbana previstas, o Plano afirmava que era necessário instituir uma nova Área de Especial Interesse Urbanístico, a fim de estabelecer “uma regulamentação que reflita os interesses de recuperação da região antiga, onde estão os moradores, e de revitalização da área plana, local para a inserção de novos usos” (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2001a).

Por fim, de acordo com Alice Reis, da Secretaria Municipal de Urbanismo, durante este mesmo período, foi aprovado um decreto que determinou uma área de intervenção e abriu possibilidades para que empresas privadas apresentassem um projeto para a área do porto.

A partir daí, um consórcio de grandes construtoras se apresentou como interessado em apresentar um projeto. Tais empresas contrataram um consultor espanhol e um grupo de profissionais brasileiros, muitos de São Paulo, para elaborar um projeto para a área. Ressalta-se que tal consórcio, que ainda está em vigor, era capitaneado pela OAS, e contava com outras construtoras, como a Carioca e a Odebrecht. Assim, foi criado um grupo interlocutor para trabalhar em conjunto com a Prefeitura, a fim de aproveitar o que já tinha sido desenvolvido pelo IPP.

O projeto que resultou deste grupo de trabalho, caracterizado como “um delírio” pela entrevistada, propunha a construção de um aterro que criaria uma grande

faixa de terra, desde o Píer Mauá, nos moldes do que foi feito no Aterro do Flamengo. Não obstante, fora o projeto físico, o consórcio das empresas privadas trouxe uma proposta de operação urbana no local, de acordo com o que havia sido feito em São Paulo, por conta da entrada em vigor do Estatuto da Cidade, que regulamentou o instrumento das Operações Urbanas Consorciadas, conforme demonstrado no capítulo anterior.

Tal projeto não foi aprovado pela Prefeitura, que não concordava com várias das proposições constantes do estudo. Ademais, com o embargo judicial da continuidade do projeto do Museu Guggenheim, e pelo fato do Pan estar consumindo muito mais recursos do que o previsto, o projeto do Porto foi perdendo forças, principalmente porque faltava alinhamento político entre as três esferas de governo, já que a questão fundiária da Zona Portuária só seria efetivamente resolvida se houvesse uma cooperação entre a União, o Estado e o Município.

No ano de 2007, surgiram vários rumores a respeito da implantação do Cirque du Soleil no Píer Mauá, por iniciativa conjunta do poder público e do empresário Eike Batista, mas este fato não foi confirmado até hoje.

Assim, por mais que o projeto de revitalização do Porto do Rio fosse uma das “prioridades estratégicas” do Plano Estratégico da cidade, mais uma vez não foi levado adiante, visto que não foi possível viabilizar a integração entre as três esferas de poder.

No entanto, por este trabalho ter sido desenvolvido em uma época de transição de governo municipal, e até mesmo por confirmar a hipótese deste estudo, de que o empreendedorismo urbano tem sido cada vez mais adotado e foi, por muito tempo, a diretriz da política urbana no Rio de Janeiro, resolvemos finalizar a pesquisa trazendo

recentes dados da nova administração municipal, que elegeu como bandeira da nova gestão a revitalização da Zona Portuária.

O interessante é que ao examinar brevemente os caminhos que a nova administração tem buscado para, finalmente, tirar o projeto do porto do papel, já que há uma grande possibilidade de que isto aconteça, por conta alinhamento político entre as três esferas de governo, depois de mais de vinte anos na história do Rio, notou-se que o que tem sido feito é largamente baseado no mencionado Plano, desenvolvido pela prefeitura em 2001. O programa de intenções e o discurso de que o Rio precisa da revitalização, para fazer parte de um grupo seletivo de cidades globais, continua sendo a máxima da nova administração, ainda que a mesma tente, a todo momento, se desvencilhar da imagem política de Cesar Maia.

O consórcio de empresas privadas, que havia participado intensamente do processo de criação das diretrizes do projeto de 2001, voltou com força total na nova administração, e, atualmente, a equipe técnica dos órgãos municipais, que tanto havia participado do processo anterior, não está a par das discussões relativas ao projeto, semanalmente divulgado pela mídia como um sucesso.

O representante da SMU, neste grupo de trabalho, é o atual Secretário de Urbanismo, e o corpo técnico não participa das discussões. Já o IPP coordena o referido grupo através de seu presidente. Ressalta-se que a partir do início da nova administração, o IPP vinculou-se à Casa Civil, portanto, de certa forma, é a Casa Civil que comanda os trabalhos do grupo de trabalho do porto através do IPP.

Chama atenção o fato de que toda a proposição de alteração dos índices de aproveitamento do uso do solo para a área tenha sido feita pelo consórcio de empresas

privadas, algo que, a rigor, deveria ser papel da SMU. É o órgão da Prefeitura, a partir da ideia de predominância do interesse público, que deveria ser o responsável por definir quais os melhores índices para a região, e não a iniciativa privada. No entanto, à SMU restou a tarefa de redigir o projeto de lei para viabilizar a operação urbana pretendida.

Outra característica que se confirmou nas ações da nova administração foi a tentativa de utilização dos instrumentos definidos pelo Estatuto da Cidade, mais precisamente as Operações Urbanas Consorciadas. A ideia é que a Prefeitura emita CEPACs, ou seja, certificados de potencial adicional de construção, para que os mesmos sejam utilizados como meio de pagamento da contrapartida para a outorga de potencial construtivo adicional, dentro do perímetro da operação urbana. Segundo informações colhidas nas entrevistas, o BNDES forneceria os recursos necessários para viabilizar o início das obras da revitalização do porto, e compraria CEPACs para estimular o mercado.

Como afirmado anteriormente, o Plano Diretor do Rio de Janeiro não foi revisto até hoje. A lei que vigora, portanto, é de 1992. Para que seja possível viabilizar a operação urbana e a emissão de CEPACs, será preciso alterar a lei a partir do que foi trazido pelo Estatuto da Cidade.

A inclusão dos novos instrumentos previstos pelo Estatuto da Cidade está prevista na revisão do Plano Diretor, em discussão na Câmara há muitos anos. Tendo em vista que a aprovação da revisão pela Câmara, ainda deve demorar, a nova administração entendeu que deveria ser elaborado um projeto de lei menor, que alterasse o Plano Diretor vigente somente nos pontos que interessassem à viabilização

da Operação Urbana Consorciada do Porto, visto que seria mais rápido fazer tal modificação.

Não se pode omitir que, tanto política quanto tecnicamente, esta opção seria altamente questionável. Se há, na Câmara, um projeto de lei que altera o Plano Diretor, que tem uma integridade, e ao mesmo tempo é enviado para a Câmara um mini-projeto, que também altera o Plano anterior, seria politicamente impossível que os vereadores discutissem este, ignorando a discussão relativa ao Plano como um todo. Isto porque, na medida em que são incluídos novos instrumentos no Plano Diretor, ainda que seja para viabilizar uma operação na área do porto, cria-se a oportunidade de eles serem utilizados em outras áreas da cidade.

Diante deste cenário, foi solicitado à SMU e à Procuradoria do Município a elaboração de um projeto de lei a ser apresentado à Câmara, alterando o Plano Diretor de 1992, no que fosse necessário para utilização das Operações Urbanas Consorciadas, nos moldes do que está previsto no Estatuto da Cidade. Por ser um processo muito recente e ainda em curso, não se teve notícias do que efetivamente ocorreu.

Por fim, destaca-se que uma das principais bandeiras levantadas pelo atual governo, no que tange à revitalização da área portuária, é a demolição do viaduto da Perimetral, diferentemente do que era proposto pela Prefeitura na gestão de Cesar Maia. Uma das alegações, quando do questionamento acerca da enorme quantidade de recursos que seriam gastos neste projeto, tendo em vista que o Rio é tão carente em relação a vários serviços, é de que haveria o reaproveitamento de peças, pois supostamente, o viaduto seria desmontável. Há previsão de que o viaduto seria

demolido desde o Arsenal da Marinha, e que seria feito um túnel, tal como o mergulhão da Praça XV, além de novas vias, como no projeto de 2001.

Não foi possível continuar a pesquisa relativa aos rumos da nova administração, em virtude da limitação de tempo para a conclusão deste trabalho. No entanto, acredita-se que a continuação deste estudo é necessária para a melhor interpretação dos rumos do planejamento urbano no Rio de Janeiro.

6. CONCLUSÃO

As raízes do planejamento urbano remontam ao século dezenove, no radicalismo de Ebenezer Howard e de seus associados, nas concepções de Baron Haussmann ou mesmo nas ideias do urbanismo progressista norte-americano e de seus parceiros tecnocratas europeus (FAINSTEIN, 2006).

A profissão de planejador urbano, surgida em meio ao caos da cidade industrial, nasceu da noção de cidade ideal, que deveria ser eficiente, ordenada e bela. No entanto, a história nos mostrou que a ênfase na competitividade das cidades fez com que, em alguns casos, o planejamento urbano se transformasse em uma atividade que muitas vezes prioriza o crescimento, em detrimento de outros valores mais identificados com o ordenamento urbanístico.

A globalização da economia e o processo de desindustrialização, experimentado a partir do último quartel do século XX, transformaram as grandes metrópoles em centros de consumo, o que acirrou a competição entre cidades que buscavam atrair novos mercados e investimentos. Passamos, portanto, de uma cidade de produção à uma cidade de consumo, com a transformação da cultura em uma das principais mercadorias do capitalismo contemporâneo. A partir disso, o poder público parece ter passado a acreditar que o investimento em projetos urbanos monumentais se justifica, tendo em vista que a criação de equipamentos “públicos” transformaria a imagem da cidade e atrairia maiores investimentos.

No século XXI, com a consolidação dos grandes centros terciários, cuja estrutura é muitas vezes mantida por um exército de trabalhos temporários e inseguros,

o espetáculo da vida urbana transformou-se no espetáculo da cidade como *commodity* (MOULAERT, 2003). Com isso, a violência se tornou um meio efetivo, porém lamentável, de expressão da voz dos sem posse, dos sem força política e dos marginalizados. Dentro deste contexto, não é incomum que a resposta da elite geralmente se reflita na combinação de contra-violência mobilizada, apatia política e indignação verbal.

A transformação dos grandes núcleos urbanos em cidades de estranhos, em busca de uma posição no mercado de trabalho, também fez com que se tornasse rara a união a desconhecidos, em busca de um objetivo comum, ou da defesa de interesses difusos. Por outro lado, cresceu a encenação dos lugares públicos, um simulacro da vida pública.

Visto que a cidade é hoje um somatório de fragmentos, há vários espaços comuns, mas não públicos. A sociedade de massa produz espaços voltados para o lazer e consumo e, em muitos casos, a elite se abstém de compartilhar determinados locais e busca frequentar recintos onde o poder aquisitivo seja uma barreira na seleção social (GOMES, 2002). Dessa forma, a enorme desigualdade social não é vivenciada por muitas camadas da sociedade, que fingem que ela não existe, ou crescem alheias a essa realidade. Foi possível notar também, que muitos projetos de shopping centers, cafés, restaurantes e outros equipamentos voltados para a indústria do entretenimento criaram pseudo espaços públicos, visto que tais locais são recintos supercontrolados, ou seja, excluem a população carente do cenário urbano e não promovem a coexistência dos desiguais, como ocorre em uma praça, acentuando a segregação socioespacial da cidade.

Houve, portanto, a perda do protagonismo da esfera pública, e os espaços da cidade, na maioria dos casos, não mais conseguiram ser sítios de convivência, pois não há uma verdadeira troca da sociabilidade que existira outrora, ou muito menos a existência de espaços vivenciados, nas palavras de Lefebvre.

Nesse contexto, os grandes projetos de revitalização urbana contribuíram para a criação de espaços voltados para o consumo e, mais ainda, para o surgimento de áreas controladas e segregadas, criando uma massa que atrai os turistas e a população mais abastada, sem que os mesmos sejam forçados a entrar em contato com a realidade da cidade como um todo. Foi interessante notar que os próprios defensores do empreendedorismo urbano afirmam que, em muitas ocasiões, o modelo tende à construção de fragmentos qualificados de cidade.

Se uma área pública, ainda que permeável, dificulta o contato de seus usuários com o exterior, com a rua, há o esvaziamento do domínio público. No Brasil, e especialmente no Rio de Janeiro, por conta do precário sistema de transporte público, que não é planejado de forma integrada e não proporciona uma mobilidade urbana adequada, e das enormes distâncias a serem percorridas, as classes mais pobres não conseguem acessar esses novos espaços comuns. Assim, a mistura de classes fica cada vez menor, seja pela dificuldade de acesso, seja pela sensação de não pertencimento aos novos espaços.

Noutro giro, é importante lembrar que as normas de direito urbanístico e a política urbana devem estar em consonância com os fundamentos e os princípios constitucionais, a fim de concretizar o direito à cidade, tornar pleno o exercício de cidadania e assegurar a dignidade da pessoa humana, nos termos do art. 1º da Carta

Magna. Como afirmado anteriormente, o direito à cidade só estará consolidado uma vez que a política urbana e as normas de direito urbanístico tenham como objetivo a erradicação da pobreza e da marginalização, e a redução das desigualdades sociais, por força do disposto no artigo 3º, inciso III, da Lei Fundamental.

A Constituição de 1988 e, posteriormente, o Estatuto da Cidade, tiveram um papel de destaque na retomada da discussão acerca do planejamento urbano, e representaram um avanço significativo em diversos aspectos para a sociedade brasileira. A afirmação, entre seus princípios gerais, tanto pela Constituição Federal quanto pelo Estatuto da Cidade, do princípio democrático, como diretriz da nova ordem jurídico-urbanística brasileira, nos fez e ainda nos faz refletir sobre quais devem ser os limites e as alternativas da intervenção urbanística pelo poder público, em busca de uma gestão democrática da cidade.

A Carta Magna sagrou o plano diretor como o instrumento básico de política urbana, enquanto que a Lei 10.257/2001 determinou prazos para que o mesmo fosse elaborado, ou até mesmo revisto. Infelizmente, tais normas não têm sido observadas pelo poder público carioca, como se pôde ver ao longo deste estudo. É inadmissível que uma cidade do porte do Rio de Janeiro ainda conte com um Plano Diretor elaborado em 1992, e que, passados dezessete anos, não está em consonância com a realidade atual do município.

Diante de todo o exposto, a pesquisa aqui proposta buscou analisar as razões pelas quais o empreendedorismo urbano foi adotado na cidade do Rio de Janeiro, desde o início da década de 1990, e desenvolver uma visão crítica e mais abrangente

sobre esse modelo de gestão urbana tão recorrente, que, dependendo da maneira como for aplicado, pode tornar-se bastante excludente.

A carência, no Brasil, de uma política habitacional e de acessibilidade, que enfrente a questão urbana de maneira consistente, faz com que questionemos a estratégia de planejamento urbano empreendedor que, muitas vezes, legitima a apropriação dos instrumentos do poder público pela iniciativa privada, que não está comprometida com a função precípua do Estado de zelar pelo bem estar social.

Acredita-se, após a pesquisa realizada, que a aplicação de um receituário de experiências internacionais que tenham obtido êxito, não necessariamente garante os mesmos resultados em diferentes localidades. A transformação da gestão pública em uma administração empresarial demonstra uma parcial sujeição do poder público às exigências dos interesses empresariais. Infelizmente, por vezes, são desconsiderados os interesses das comunidades menos favorecidas, o que contribui para o acirramento das diferenças sociais e para a formação de *'landscapes of power'*, ou paisagens de poder (ZUKIN, 1991), onde ilhas de extrema riqueza e poder social são entremeadas com lugares de pobreza, exclusão e declínio, o que pode ser constatado claramente no caso do Rio de Janeiro.

Todavia, não há como negar que os grandes projetos urbanos são capazes de fomentar o desenvolvimento urbano e que, de fato, trazem um maior volume de investimentos para o município. Ainda assim, questiona-se até que ponto o empreendedorismo urbano, principalmente da maneira como foi implantado no Rio de Janeiro, não acaba por traduzir-se em um punhado de intervenções pontuais, que subordinam o poder local aos interesses globais e contribuem para o acirramento da

exclusão socioterritorial, visto que esses grandes equipamentos não representam uma melhoria da qualidade de vida da população como um todo.

Ficou claro que esse novo modelo de política urbana, reconhecidamente amparado no marketing e na espetacularização das intervenções urbanísticas, garante, inicialmente, um convencimento ideológico da sociedade de massa em torno do projeto dominante e desperta o orgulho do cidadão, o que neutraliza, momentaneamente, os conflitos sociais. Uma notável evidência desse processo pôde ser vista durante a realização dos Jogos Pan Rio 2007, quando a população do Rio de Janeiro permaneceu embevecida, durante os quinze dias de realização do evento, esquecendo-se de todos os problemas tão sérios que a metrópole carioca sofre.

Com a análise do “modelo Barcelona”, bem como dos processos ocorridos nas cidades norte-americanas, pôde-se compreender a real transformação que o empreendedorismo urbano trouxe àquelas cidades, e, também, o porquê do grande número de entusiastas catalães do planejamento estratégico. Possível também foi constatar as semelhanças entre o processo ocorrido na capital catalã e na cidade maravilhosa.

Um aspecto a ser apontado diz respeito aos investimentos para a realização dos Jogos Pan-americanos Rio 2007, ou até mesmo na construção da Cidade da Música. Como vimos, os recursos utilizados, além de excessivos, foram, em sua grande maioria, públicos. Portanto, nada garante que haverá uma recuperação dos mesmos, tal como pressupõe o modelo empreendedorista. Muito menos, de que eles trarão à metrópole carioca o desenvolvimento econômico, a maior geração de emprego e a criação de uma nova centralidade. O que se constatou foi que, muito embora os

defensores do empreendedorismo ressaltem a busca de recursos da iniciativa privada para a viabilização dos projetos, o ônus normalmente recai sobre o poder público, tal como já percebera David Harvey (HARVEY, 1996).

A partir dos acontecimentos ocorridos nas duas gestões de Cesar Maia, foi possível notar a opção urbanística da Prefeitura, de muitas vezes privilegiar interesses do mercado, o que não traduz um desenvolvimento urbano inclusivo, mas sim um processo de modernização e reestruturação urbana que tende a ser gentrificador e excludente.

No que se refere às promessas de governo, à época da candidatura aos Jogos Pan-americanos, relativas às melhorias e investimentos na preservação do meio ambiente, em transporte público de massa e em educação, além dos diversos programas sociais a serem implementados nas comunidades carentes, muito pouco pôde ser constatado após o fim da festa. O mais impressionante foi ver as declarações do ex-prefeito, afirmando que o legado urbano do Pan nunca havia sido prometido.

O governo de Cesar Maia não poupou esforços para atrair capital estrangeiro e transformar o Rio em uma cidade global. No entanto, várias foram as demonstrações de que, por conta das exigências do planejamento urbano empreendedor, e da construção dos grandes equipamentos anteriormente citados, houve um “esquecimento” das reais necessidades dos habitantes, especialmente daqueles mais carentes.

Percorrido este estudo sobre o planejamento urbano empreendedorista na metrópole carioca, notou-se que há um distanciamento crescente entre os integrados e os excluídos, nas cidades empreendedoras. É importante lembrar que o avanço das

desigualdades faz com que o Rio de Janeiro continue a estampar os jornais de diversos países por conta dos conflitos diários entre o morro e o asfalto, a cidade legal e a ilegal. A realização de um evento do porte dos Jogos Pan-americanos, que de fato ocorreu sem maiores problemas, ou até mesmo dos Jogos Olímpicos, não apaga das mentes dos potenciais turistas que circulam pelo mundo, que o Brasil, e em especial o Rio de Janeiro, não são compostos somente de paisagens paradisíacas.

Pudemos perceber que a degradação das áreas urbanas centrais, assim como em outras cidades, também ocorreu no Rio, o que fez com que a administração municipal se voltasse à sua revitalização, a fim de reverter tal processo.

As experiências internacionais trazidas à baila, bem como outras de que se tem notícia, mostraram que o grande aporte de recursos em áreas centrais, com o intuito de reabilitá-las, faz com que haja uma valorização imobiliária na região. Por este motivo, é fundamental que o poder público apóie a população de baixa renda, moradora da região portuária, para que ela consiga se manter no local.

Um ponto positivo, que deve ser ressaltado, a respeito do projeto de revitalização da área portuária desenvolvido na segunda gestão de Cesar Maia, é a preocupação do poder público no sentido de criar programas que gerem novas oportunidades de trabalho para a população de baixa renda do local, além da criação de linhas de crédito para os pequenos negócios que lá se localizam. No entanto, acreditamos que também é necessário que esta revitalização seja acompanhada de um programa de capacitação da população local, a fim de qualificá-la para os novos empregos que possam surgir a partir do início do processo.

Não se pode negar que o turismo recreativo, cultural e de compras tem se mostrado um importante dinamizador econômico e social na revitalização de áreas centrais. Como afirmado por Susan Fainstein, em entrevista realizada na cidade de Boston, o turismo, enquanto indústria, não pode ser ignorado pelos grandes centros, visto que é um segmento que emprega grande parte das camadas menos favorecidas da sociedade, já que muitos postos de trabalho não exigem uma elevada qualificação profissional.

Uma vez que o Rio sempre foi uma destinação turística, faz sentido tirar proveito de tal segmento. Entretanto, no caso do Rio de Janeiro, sempre surgem questionamentos: como é possível atrair um maior número de turistas sem que haja segurança ao menos para os habitantes locais? Uma promessa de melhoria futura, baseada em experiências internacionais, justificaria o gasto de milhões em eventos culturais e esportivos, ainda que a população local esteja sofrendo com condições precárias de habitação, educação, saúde e de infra-estrutura urbana e de transportes?

Para responder parcialmente a esses questionamentos, acreditamos que é importante o aprendizado com os erros e os acertos das cidades pioneiras na revitalização de seus portos, para que as “novas” áreas criadas não se tornem espaços semipúblicos voltados para esconder ou minimizar os conflitos sociais existentes. O Rio e suas praias, que todos frequentam, sem distinção de cor, classe ou gênero, são internacionalmente reconhecidos como espaços dinâmicos e plurais. Assim, acreditamos que é preciso manter essas características numa futura intervenção urbana de tamanha proporção.

No que tange à tendência internacional de renovação urbana, enquanto modelo de planejamento, conclui-se que os consultores contratados apresentam muito mais benefícios do que custos, pois para eles é uma vantagem vender serviços. No caso do Rio de Janeiro, não foi diferente. Até hoje há consultores estrangeiros envolvidos nos projetos de revitalização do porto ou da candidatura da cidade aos Jogos Olímpicos, por exemplo. É evidente a importância de contar com a *expertise* de tais profissionais para a realização dos projetos. O que se questiona, entretanto, é que não se pode replicar uma experiência em diferentes localidades, como uma receita de bolo, desconsiderando as peculiaridades da cidade do Rio de Janeiro, até porque muitos dos profissionais estrangeiros não têm a exata noção da realidade em que vive grande parte da sociedade carioca.

Em particular, é preciso considerar que nos países em desenvolvimento, como o Brasil, onde o acesso ao mercado residencial legal não incorpora nem a metade da população, não é correto aplicar um modelo implementado em países em que a questão da moradia já esteja bem equacionada. A menos, é claro, que o plano de renovação seja estruturado de forma a trazer benefícios para as camadas mais pobres da população, provendo-as de moradia.

A partir dos estudos empreendidos, concluiu-se que bons projetos de renovação de frentes marítimas devem se voltar não só para os turistas, mas também para a população local. Em alguns casos estudados, notou-se que as áreas revitalizadas ignoraram as características históricas e espaciais do local. A transformação dos usos fez com que os moradores originais fossem expulsos por conta da gentrificação, e os locais perdessem suas características típicas, de quando eram um porto mercantil.

Houve a perda da multiplicidade de pessoas que utilizavam o porto, restando ao mesmo o uso, por parte de usuários externos que não se conectam com a história real do local. Em alguns exemplos, notamos que se uma pessoa fosse vendada e levada para o local, ou seja, perdesse momentaneamente a percepção tempo-espço, ela não saberia dizer onde estava, por conta da homogeneidade dos projetos de revitalização de frentes marítimas. Sempre há aquários, grandes museus ou centros culturais, restaurantes, lojas de grandes redes, enfim, perde-se a originalidade dos espaços, voltando-os primordialmente para o turismo.

Destaca-se, inclusive, que os equipamentos culturais situados nas áreas revitalizadas são, em alguns casos, muito mais utilizados por se constituírem em uma estratégia econômica do que por sua função educacional e social. Em muitas ocasiões, as áreas revitalizadas servem para disfarçar outras partes da cidade, onde há a prevalência da pobreza, da carência de serviços e da falta de educação formal.

Ademais, acreditamos que a importação do modelo, por si só, acentua as desigualdades. Por isso, esperamos que programas habitacionais sejam continuamente subsidiados pelo governo, para mitigar os processos gentrificatórios que, por ventura, venham a ocorrer na região.

Este estudo nos permitiu concluir que a questão principal não é determinar a adoção ou não do empreendedorismo, enquanto paradigma de planejamento urbano, mas sim estabelecer a maneira como ele deve ser adotado. Ao contrário do que ocorreu no Rio, em determinado momento, como visto nesta pesquisa, o empreendedorismo urbano não deve substituir o planejamento.

O planejamento urbano empreendedorista poderia ser uma poderosa arma, se fosse utilizado para dinamizar economicamente determinada região, sem que houvesse a expulsão da população menos favorecida do território revitalizado. Tudo isso dependeria da vontade política que, não raras as vezes, aceita atender às demandas das elites, sem que tenha forças para cobrar uma contrapartida em benefício do interesse coletivo.

Não é nosso intuito discutir se a revitalização da área portuária deve ou não ser feita. É evidente que uma área tão grande e tão próxima do centro da cidade deve ter uma destinação melhor do que o abandono. No entanto, a discussão deve ir no sentido de avaliar como e para quem os projetos serão feitos, pois a partir daí será possível determinar seus limites e possibilidades.

Queremos “viver a energia” de cidades menos excludentes e mais seguras, que para se inserirem no mercado de cidades globais não se esqueçam de atender aos interesses dos diferentes setores da população. Destarte, com a elaboração deste estudo, esperou-se contribuir para uma análise crítica acerca do empreendedorismo urbano, para que passemos a examinar criteriosamente as intervenções urbanísticas no espaço, a fim de assegurar que uma revitalização urbana não venha a gerar mais desigualdades com processos gentrificatórios, e a perda de espaço das camadas mais pobres da população.

7. REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Sergio Luis. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2008.

ABREU, Mauricio de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3 ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

ACSELRAD, Henri. LEROY, Jean-Pierre. *Novas premissas da sustentabilidade democrática*. Rio de Janeiro: Projeto Brasil Sustentável e Democrático/FASE, 1999.

ACSELRAD, Henri. *Sustentabilidade e desenvolvimento: modelos, processos e relações*. Rio de Janeiro: FASE, 1999.

ANDREATTA, Verena. *Porto do Rio: a nova interface porto-cidade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - Secretaria Municipal de Urbanismo - IPP, 2003.

ARANTES, Otilia et al. *A cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARENDRT, Hannah. *A condição humana*. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

_____. *A dignidade da política: ensaios e conferências*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1993.

_____. *Responsibility and Judgment*. New York: Schocken Books, 2003.

ASCHER, François. *Los nuevos principios del urbanismo*. El fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid: Alianza Editorial S. A., 2004.

ASSY, Bethânia. Arendt, Hannah. In: BARRETO, Vicente de Paulo (coord.). *Dicionário de Filosofia do Direito*. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

BANCO MUNDIAL. Rio de Janeiro: um estudo da Cidade (Parte I). 19 de junho de 1999. In: PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO – Rio Estudos, n. 32, setembro. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo / Instituto Pereira Passos, 2001 (Coleção Estudos da Cidade).

BARCELONA, *Ayuntamiento de Barcelona*: Four visions. 2000.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BEHNKEN, Luiz Mario. *Por que sediar um megaevento esportivo?* Disponível em: <<http://www.cultiva.org.br/mostra.php?id=150>> Acesso em: 04 ago 2007.

BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

BIENENSTEIN, Glauco. Globalização e metrópole: a relação entre as escalas global e local: O Rio de Janeiro. In: *Anais do IX ENANPUR*. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001.

BORJA, Jordi. Barcelona y su urbanismo. Éxitos pasados, desafíos presentes, oportunidades futuras”. In: BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. (Eds.). *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica*. Barcelona: Ediciones UPC, 2004. p. 171-181.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. *Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Tauros, 1997.

BOYER, M. Christine. Cities for sale: Merchandising history at South Street Seaport. In: SORKIN, Michael. *Variations on a Theme Park: The new american city and the end of public space*. Nova Iorque: Hill and Wang, 1999.

CAPEL, Horacio. *El modelo Barcelona: Un examen critico*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CARDOSO, Isabel Cristina da Costa. À procura de antigos e novos diálogos entre o direito à cidade e o direito ao trabalho: a cidade do Rio de Janeiro em foco. In: GOMES, Maria de Fátima Cabral M. et al (Org.). *Interlocações urbanas: cenários, enredos e atores*. Rio de Janeiro: Arco Íris Divulgação de Livros e Autores, 2008, p. 41-57

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Comentários ao Estatuto da Cidade*. 3. ed. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2009.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: UNESP, 2005.

_____. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para região central de São Paulo*. São Paulo, p. 24-60, 2004.

DALLARI, Adilson Abreu. Instrumentos da Política Urbana. In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio (coord.). *Estatuto da Cidade: comentários à Lei Federal 10.257/2001*. São Paulo: Malheiros, 2002.

DAVIS, Mike. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

DE GRAZIA, Grazia. Estatuto da Cidade: uma longa história com vitórias e derrotas. In: OSÓRIO, Leticia Marques. *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: Novas Perspectivas para as Cidades Brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DEL RIO, Vicente. O modelo de revitalização urbana e o caso de Baltimore. *Cadernos do Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro, n. 04/05, p. 31-40, 1994.

DI SARNO, Daniela Campos Libório. *Elementos de direito urbanístico*. Barueri: Manole, 2004.

DUPAS, Gilberto. *A lógica global e a exclusão social*. Revista Estudos Avançados, v.12 n.34, Edusp, 1998. p. 121-59.

FAINSTEIN, Susan. *Planning and the Just City*. Boston: Columbia, 2006. Disponível em: <http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/fainstein/cv.html> Acesso em: 09 mar 2009.

_____. *The City Builders: Property Development in New York and London, 1980-2000*. 2. ed. Kansas: University Press of Kansas, 2001.

FIX, Mariana. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GUIRARDO, Diane. *Arquitetura contemporânea: uma história concisa*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

HAESBAERT, Rogério. *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. In: HAESBAERT, Rogério (org.). *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. Niterói: EdUFF, 2001. 308p.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 2002. p.407 -428.

HAROUEL, Jean Louis. *História do urbanismo*. Campinas: Papyrus, 1985.

HARVEY, David. *Condição Pós Moderna*. São Paulo: Loyola, 2006.

_____. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2006.

_____. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. *Espaço & Debates* 39. NERU, 1996. p 48-64.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. p. 165-190.

_____. The Political Economy of Public Space. In: SMITH, Neil; LOW, Setha (coord.). *The politics of public space*. Nova Iorque: Routledge, 2006, p. 17-34.

HOBBSBAWN, Eric. *Era dos Extremos*. O breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes: 2003.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. *A construção do Eldorado urbano: o plano piloto da Barra da Tijuca e baixada de Jacarepaguá*. Niterói: EdUFF, 1999.

LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

LIESA NEWS. Rio de Janeiro: Ediouro, ano IV , n. 05, fev. 2006.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. *Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”*: deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do planejamento urbano. Tese de Doutorado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais et al. *Grandes Projetos Urbanos: Panorama da Experiência Brasileira*. In: *Anais do XII EBANPUR*. Belém do Pará, 2007 (mimeo.)

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otilia et al. *A cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARICATO, Ermínia; FERREIRA, João Sette Whitaker. *Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?* In: OSÓRIO,

Letícia Marques (org.). *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: Novas Perspectivas para as Cidades Brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

MASCARENHAS, Gilmar. Barcelona – 1992: um modelo em questão. *Legado de Megaeventos Esportivos*, Brasília, p. 189-194, 2008. Disponível em: <http://www.confef.org.br/extra/conteudo/default.asp?id=131>. Acesso em: 14 maio 2009.

MEDEIROS JUNIOR, Hécio de. *Planejamento, estratégia e convergência para uma nova prática: um exame da experiência carioca desde os anos 1990*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

MENEZES, Mariana. *A revitalização do porto vai dar samba? Um estudo sobre o papel da 'Cidade do Samba' no desenvolvimento da área portuária*. Monografia de Graduação. Centro Universitário Metodista Bennett, Rio de Janeiro, 2008.

MOREIRA, Mariana. A história do Estatuto da Cidade. In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio (coord.). *Estatuto da Cidade: comentários à Lei Federal 10.257/2001*. São Paulo: Malheiros, 2002.

MUNFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 4. ed. São Paulo, Martins Fontes: 1998.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. *Estatuto da cidade; para compreender*. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

OSÓRIO, Letícia Marques. *Estatuto da Cidade e reforma urbana: Novas Perspectivas para as Cidades Brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro “Rio sempre Rio”. Relatório da Cidade n.2. Rio de Janeiro, outubro de 1996.

_____. *Plano estratégico da Cidade do Rio de Janeiro “Rio sempre Rio”*. Rio de Janeiro, 1996.

_____. Plano estratégico da Cidade do Rio de Janeiro “Rio sempre Rio”. Relatório da Cidade n.1. Rio de Janeiro, abril de 1996.

_____. *Relatório anual (2001)*. Rio de Janeiro, 2001

_____. *Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da região Portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2001a.

RUA, João. *Modernização, desenvolvimento e desenvolvimento local*. Procurando a regeneração de um conceito. 2002.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.

SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco et al. Jogos Pan-americanos Rio 2007: uma análise transdimensional do projeto urbano. In: *Anais do XII EBANPUR*. Belém do Pará, 2007 (mimeo.)

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Reestruturação espacial e dinâmica econômica. *NEMESIS* (Núcleo de Estudos e Modelos Espaciais Sistêmicos) – com o apoio de MCT/FINEP/CNPQ/PRONEX. Rio de Janeiro, jun. 2006. Disponível em: <<http://www.nemesis.org.br/t2.htm>>. Acesso em 22 jun. 2007.

_____. Planejamento urbano: para quê e para quem? *Revista de Direito da Cidade*. Rio de Janeiro. v.1, n.1, p. 39-61. maio 2006.

_____. *Município, descentralização e território*. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

SANTOS, Milton. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

SAULE JUNIOR, Nelson. *Novas perspectivas do direito urbanístico brasileiro*. Ordenamento Constitucional da Política Urbana. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1997.

SÉGUIN, Elida. *Estatuto da Cidade*. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____. *A cultura do novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SERPA, Angelo. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, José Afonso da. *Direito urbanístico brasileiro*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

SILVA, Raquel Coutinho Marques da (org.). *A cidade pelo avesso: desafios do urbanismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: PROURB, 2006.

SILVA, Sávio Renato Bittencourt Soares. *O direito e o espaço urbano produzido informalmente: possibilidades de aplicação dos instrumentos jurídicos e de reestruturação do espaço*. 2007. 283 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

SIRKIS, Alfredo. A revitalização do centro da cidade do Rio de Janeiro e da Zona Portuária. In: SCHWEIZER, Peter José; CESARIO, Sebastiana (org). *Revitalização de centros urbanos em áreas portuárias*. Rio de Janeiro: 7letras: AFEBA, 2004.

SMITH, Neil; LOW, Setha. Introduction: The Imperative of Public Space. In: SMITH, Neil; LOW, Setha (coord.). *The politics of public space*. Nova Iorque: Routledge, 2006, p. 1-16.

SOTRATTI, Marcelo Antonio. *Pelas ladeiras do Pelô: a requalificação urbana como afirmação de um produto turístico*. Campinas, SP: [s.n.], 2005.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade – uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SWYNGEDOUW, Erik; MOULAERT, Frank; RODRIGUES, Arantxa. *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*. New York: Oxford University Press, 2003.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília et al. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. In: ARANTES, Otília et al. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

VAINER, Carlos B.; SMOLKA, Martim O. Em tempos de liberalismo: Tendências e desafios do planejamento urbano no Brasil. In: PIQUET, Rosélia; RIBEIRO, Ana Clara Torres (org.). *Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar: Fundação Universitária José Bonifácio, 1991.

WILHEIM, Jorge. *Cidades: o substantivo e o adjetivo*. São Paulo: Perspectiva, 2003.

ZUKIN, Sharon. *Landscapes of Power*. Berkeley and Los Angeles: California University Press, 1991.

_____. *The Culture of Cities*. Oxford: Blackwell, 1995.

8. APÊNDICES

Susan Fainstein
Professora de Planejamento Urbano (Harvard)
Em 6 de Abril de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

É interessante investir sim. Se formos analisar os casos, em todos podemos observar o abandono das áreas portuárias, que por sua vez eram localizadas em áreas centrais. Por essa razão, faz bastante sentido renovar essas áreas. A pergunta é “como desenvolver” e não “se deve desenvolver”.

Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)

Por exemplo, Cidade do Cabo, Baltimore e Nova Iorque são projetos que são baseados nos *Festival Marketplaces* e/ou atividade de varejo. O problema de projetos com essas características é que eles são, em sua grande maioria, para turistas. Acaba trazendo benefícios econômicos. A crítica alega que esses benefícios não têm grande alcance. Mas é difícil dizer, porque uma cidade como Boston não tem muito, então pode-se dizer que é melhor que nada. Em Vancouver, por exemplo, o projeto inclui residência de baixo custo. A quantidade substancial de espaço público e a extensão do uso de fato pelos cidadãos locais, eu acho que é muito importante. O *Boston Quincy Market*, eu acredito que o cidadão típico não vai lá nunca. A outra coisa é que esse projeto começou com pequenos comerciantes locais, mas agora são só lojas de grandes cadeias. Bons projetos de frentes marítimas devem englobar pessoas locais, devem oferecer moradia e espaços de recreação que a população local use.

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

Isso não me preocupa como preocupa aos outros. Las Vegas, por exemplo, é uma cidade temática, é o que ela é. As pessoas lá parecem se divertir bastante. Eu acho que tem um problema com essa literatura, pois parece que pessoas normais gostam de fazer coisas criativas sempre, ao invés de absorver, consumir ou jogar nas máquinas. Eu acho que muitas vezes é preconceituoso. Isso representa a visão intelectual de como as pessoas devem viver suas vidas. Então, se as pessoas gostam de realidades virtuais, e daí?

Como esses lugares se conectam com os valores culturais/sociais locais?

Se eles fossem mais inclusivos, em termos de quem vive ali, pra começar. Um bom exemplo: em Londres, os construtores da *Coin St.* se opuseram ao desenvolvimento de um complexo comercial de escritórios. Eles invadiram um prédio que deveria, eu acho, ser destruído. E o converteram em habitação de baixo custo e ateliês de artistas, artesãos. Também fizeram um pequeno shopping que é só de iniciativas independentes. Tem um parque que tem festivais constantemente. Olhe na *webpage* deles, chama-se *Coin Street*. (<http://www.coinstreet.org/>). Então, representa um local onde os turistas com certeza vão. Tem um restaurante muito chique lá, vários bares. Mas também é uma cena local, em parte porque cidadãos locais moram lá e também criaram o festival, que é um ato de grupo comunitário.

O que você acha sobre a aplicação da agenda internacional urbana em cidades de países em desenvolvimento, como o Rio de Janeiro?

Depende de quem está pagando pelo projeto. E o que é importante é que se a iniciativa privada estiver tocando o projeto, que ela não conte com muito investimento público. Eu acho que o turismo como indústria, ninguém pode ignorar, porque é uma indústria que emprega a camada mais pobre da sociedade. No caso do Brasil, diferentemente dos países desenvolvidos, onde a manufatura desapareceu como aqui, mas os trabalhadores que só foram educados o bastante para trabalhar em fábricas, eles não podem carregar uma pasta, não podem trabalhar na cozinha, não podem ser programadores de computadores ou biotécnicos. Então, [o turismo] oferece empregos. E se você pegar o exemplo do Brasil, São Paulo é onde está a indústria, não no Rio. Então, o Rio sempre foi uma destinação turística. E, particularmente em locais como o Rio, que são considerados perigosos e ameaçadores, se você não murar os locais turísticos, onde os visitantes se sintam seguros, você não terá muito turismo. Eu concordo que mesmo sabendo do perigo, muitas pessoas ainda vão, mas acredito que mais pessoas iriam se achassem mais seguro.

Você citaria algum exemplo de projetos de desenvolvimento urbano (turismo/cultura) que teve um bom impacto social?

É sempre uma questão de custo e benefício. Eu não diria que há um único exemplo que é maravilhoso. O que aconteceu em Nova Iorque é que o turismo se tornou mais disperso. As pessoas vão para bairros étnicos e restaurantes étnicos. O Harlem se beneficiou do turismo, mesmo que existam pessoas no Harlem que lamentem e achem que estão sendo expostos. Mas, o que é realmente importante, é que os padrões de trabalho devem ser mantidos. Muitos empregos ligados à indústria do turismo pagam muito mal. Mas se os trabalhadores forem sindicalizados, eles podem ter uma vida, um salário razoável. Por exemplo, em Las Vegas, mesmo que existam outras coisas erradas com Las Vegas, e tem muita coisa errada por lá, porque Nevada é um estado de baixíssima taxa de tributação, a oferta de atendimento hospitalar público é muito ruim, entre outras coisas, mas os trabalhadores dos grandes hotéis são todos sindicalizados, e eles recebem bem entre outros benefícios. Isso também acontece com os hotéis em Nova Iorque. Mas não acontece em Los Angeles. Na Europa, em sua grande maioria, os trabalhadores de hotéis têm um bom salário. É uma questão de leis trabalhistas e padrões trabalhistas, de como os trabalhadores dessa indústria são tratados.

Quem você considera responsável pela elaboração dessa difundida tendência internacional de renovação urbana?

Eu, de fato, pensei muito nisso. Parte é por causa dessas conferências mundiais de governantes, que acontecem a toda hora, então, é transmitido dessa maneira. Mas, muito importante, são os consultores, que são contratados para analisar os custos e benefícios desse tipo de projeto, e sempre apresentam muito mais benefícios que custos, porque é vantagem para eles vender esse programa. Também o circuito internacional de mercado imobiliário, pois se uma coisa gerou muito dinheiro em um lugar, pode gerar também em outro. E o que vai acontecer agora com essa crise financeira global é que ninguém está investindo em grandes projetos porque não se consegue levantar o crédito pra fazer. Uma exceção é se o governo está gastando o dinheiro. As Olimpíadas de Londres(2012), por exemplo, eles estão gastando muito dinheiro.

Você acha que um lugar heterogêneo como o Rio sofrerá o processo de gentrificação?

É difícil para mim dizer qualquer coisa a respeito porque eu não tenho muito conhecimento sobre o Rio. É, eu acho que vai ter gentrificação provavelmente, mas quando você pega um país que não tem tanta gente rica e uma enorme quantidade de pobreza, tem um limite de

quanta gentrificação pode ocorrer, porque não tem muita gente com dinheiro para consumir esse espaço. Mas, sim, eu acho que deve ocorrer gentrificação sim.

Como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?

Eu não condenaria o projeto de antemão, e dizer que ele é ruim. Mas diria que a menos que você estruture-o de forma que ele traga benefícios para a camada mais pobre da população, provê-los de moradia, é melhor que dar a terra para especulação imobiliária. Eu acho que os problemas nos países em desenvolvimento são diferentes dos problemas daqui. Porque existe uma população pobre tão grande. E por mais que eu sugira prover habitação para os habitantes da favela, eu sei que tem muito mais gente na favela do que eles podem beneficiar. E mesmo que você diga vamos reassentar as pessoas, vai ser no meio do nada ao invés de numa localização central.

Sharon Zukin
Professora de Sociologia (Brooklyn College e CUNY)
Em 3 de Abril de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

Primeiro, as pessoas gostam de viver junto à água. Muitas vezes isso está ligado à boa oferta de recreação. Essas áreas, que antes eram ocupadas por funções mercantis e foram abandonadas, voltaram a ser o centro de interesse, passaram a ter valor de novo. No entanto, os projetos de revitalização de áreas portuárias devem contar com investimentos privados, a cidade não tem como financiá-los sozinha. Qualquer parque deve se pagar, na medida em que sua revitalização atrai entretenimento, hotéis, etc. Entretanto, há uma tendência de resistência comunitária ao uso privado em espaço público.

Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)

Eles devem contribuir de alguma maneira. Por exemplo estabelecer uma parceria com escolas públicas. Basicamente o que as pessoas precisam é trabalho. A comunidade deve saber se defender e reivindicar o que achar necessário. A oferta de trabalho é a parte mais árdua. Outro problema desses projetos é o transporte público. Há um problema de superlotação. E os investidores não pagam pelo transporte público.

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

Este problema é universal. Não acredito que há maneira de prevenir. São espaços concebidos especificamente para determinados grupos. Há como aproveitar o lado bom desses locais, empregando gente da comunidade local. Fazendo concessões longas nestes espaços para grupos específicos, que precisam de ajuda. Encorajar a utilização de mão-de-obra local.

Como esses lugares se conectam com os valores culturais/sociais locais?

Tem a importância de que uso vai ser dado ao projeto. Entretanto algumas questões devem ser levantadas: criação de oásis urbanos; quem é visível (favelas); a quem é permitido o uso do projeto; quem gerencia o projeto; estabelecimento de programas sociais e educacionais; espaço público aberto (parques).

Minha ideia favorita de atividade social econômica para renovar um espaço urbano são as feiras de rua. Essa iniciativa começou nos anos 70 e ajuda os agricultores regionais a manter sua terra e também a criar um mercado social na cidade. Ex: *Greenmarket* no *Union Square Park* (14th-17th Streets). Eles têm uma pequena ajuda do governo municipal e alguma verba de uma ONG (*The Greenmarket Organization*).

O que você acha sobre a aplicação da agenda internacional urbana em cidades de países em desenvolvimento, como o Rio de Janeiro?

É a questão da globalização – homogeneização x diferenciação. As cidades alegam que estão criando espaços diferenciados, mas na verdade, seguem uma tendência internacional de universalidade de espaços públicos. Vemos a homogeneização das cidades e fazem delas a mesma coisa.

Você citaria algum exemplo de projetos de desenvolvimento urbano (turismo/cultura) que teve um bom impacto social?

É importante investir nas escolas, através de programas educacionais e em espaço público aberto. É importante haver uma integração de trabalho/ residência/ transporte.

Quem você considera responsável pela elaboração dessa difundida tendência internacional de renovação urbana?

As municipalidades, empreendedores privados (*private developers*) e os bancos/financiadores.

Você acha que um lugar heterogêneo como o Rio sofrerá o processo de gentrificação?

A verdade é que qualquer projeto urbano pode ser avaliado de acordo com o desenvolvimento de “gostos”, ou seja, as pessoas aprenderem a gostar dos lugares. E esse gosto é basicamente desenvolvido pela cultura de consumo e pela mídia. Se o gosto pelo lugar se desenvolver, aí vai haver gentrificação. É um processo educacional – o desenvolvimento do gosto. É uma promoção do lugar para desenvolver o gosto nas pessoas – isso faz com que determinados grupos de pessoas interajam em determinados locais. Sempre vai ter gente que prefere consumir os produtos de massa.

Como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?

Acredito que deve se estabelecer alguma forma de contrato com as pessoas mais pobres. Aqui temos um bom exemplo das *Charter Schools*⁷³. Tem de haver uma vontade política para forçar melhoras para um público em geral. Além disso, oferta de emprego, programas educacionais e sociais nas novas instituições. Oferecer um espaço urbano aberto.

⁷³ De acordo com a *Education Commission of States*, *Charter Schools* são "escolas públicas semiautônomas, fundadas por educadores, pais, grupos comunitários ou organizações privadas que operam sob um contrato escrito com o estado, distrito ou outra entidade. Este contrato detalha como a escola será organizada e administrada, o que será ensinado aos estudantes e os resultados a serem alcançados, e como o sucesso será mensurado. Muitas dessas escolas têm mais liberdade em relação às regras e regulações que afetam outras escolas públicas, enquanto mantiverem os termos estabelecidos pelo seu contrato. Do contrário, podem ser fechadas." (tradução nossa - http://www.uscharterschools.org/pub/uscs_docs/o/definitions.htm acessado em 19 de julho de 2009.

Neil Smith
Professor de Geografia e Antropologia (CUNY)
Em 9 de Abril de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

Uma das razões para investir é que os portos eram, antigamente, voltados para o uso industrial e muito desse uso se moveu fisicamente e economicamente. E esses locais se tornaram disponíveis para serem reconstruídos, e essa é a razão pra fazer. Mas, a questão pra mim é como os projetos de renovação de frente marítima são feitos e para quem eles são feitos. Então, eu fico feliz em ver projetos de revitalização portuárias feitos para o uso de grande parcela da população de um bairro, de uma cidade ou de uma região. Entretanto, sob as regras da economia capitalista é difícil, pois geralmente os usos pensados para esses projetos são aqueles que gerarão mais lucros. E aí você começa a se questionar sobre quais são as necessidades principais da cidade? Moradia [para aqueles que não têm], espaços públicos abertos, espaços verdes. O problema é que se você constrói bons espaços públicos, os preços da vizinhança vão subir, não tem como controlar imediatamente, então o processo de gentrificação se inicia. Essas são as perguntas que devem ser feitas ao se pensar esse tipo de projeto.

Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)

Depende de quem você pergunta. Se você faz essa pergunta para quem está no poder municipal, ele vai te responder que o esperado é a elevação dos impostos, boas oportunidades para investimentos, o que traz capital para a cidade, turistas, você sabe o discurso, então você sabe o que eles vão dizer. Vai ser determinado muito mais pelo viés econômico. Se for pegar o viés cultural disso, bons restaurantes, parques naturais (*environmental parks*), lugares que a classe média, classe média alta consideram bons. Pra mim, um bom exemplo disso é Puerto Madero, de uma maneira mais extrema que em Baltimore ou Boston. Na verdade, os investimentos acentuam desigualdades do local, ao invés de diminuí-las. Quando fui a Puerto Madero, senti que as pessoas [pobres] sabiam que estavam deslocadas, elas estavam sendo vigiadas. A mesma coisa acontece no *Battery Park City*. E, eu não sei se isso ainda é feito por lá, mas segurança privada era contratada para impedir que os moradores de rua usassem aquele espaço. Os seguranças os ameaçavam, pediam identificação, não permitiam que se sentassem ou deitassem.

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

Baltimore Inner Harbor é um exemplo de realidade virtual. Uma das virtualidades desse projeto são as fotos do passado histórico industrial. Eles se tornaram orgulhosos pelo fato de que aquela era uma antiga área industrial. Eles usam a imagem da velha classe trabalhadora como heróis, mas ao mesmo tempo, eles fazem [de forma mais amena] como em Puerto Madero e *Battery Park* - as pessoas da classe trabalhadora, especialmente negros, não são tão bem-vindas. Se aproveitam da imagem nostálgica do passado. Se cria uma nostalgia de quão gloriosas essas pessoas foram, contanto que você não tenha que lidar com elas hoje. A verdade é que esse passado só é bom se permanecer longe do espaço renovado. Então, como se muda isso? Eu acho que não tem como mudar isso com a arquitetura, eu acho que é uma questão política. Esse tipo de projeto não pode ser apenas nostálgico em relação ao passado. Você só romantiza o passado, se consegue controlá-lo. Eu acho que tem que reunir a classe trabalhadora e as pessoas envolvidas no desenvolvimento do projeto. Mas isso é só o começo.

Como esses lugares se conectam com os valores culturais/sociais locais?

É mais ou menos o que eu acabei de falar. Eu pegaria historiadores da classe trabalhadora, historiadores locais. Tem toda uma história de colocar placas nesses locais, com datas, com fatos, dizendo que isso aconteceu aqui, isso aconteceu lá. Você pode usar a sinalização do lugar para trazer de volta a história, as manifestações operárias, as greves. Falta história [real] nesses projetos de revitalização de frentes marítimas. É uma coisa que os artistas sabem fazer bem. Por exemplo, o conflito que houve na década de 80 no *Tompkins Square Park* em Nova Iorque. Veio um artista e colocou cartazes: “Conflitos policiais aconteceram aqui”. Então, eles sinalizaram a área para fazer com que a história continuasse viva. E manter a história das conexões globais também, não apenas locais. De onde esses carregamentos estão vindo? Quem são as pessoas carregando e descarregando? Qual é a questão da escravidão nesse porto? Eu não sei as respostas, mas essas são as questões que nunca são levantadas. Você não vai achar nada sobre a história dos escravos no *South St. Seaport*.

O que você acha sobre a aplicação da agenda internacional urbana em cidades de países em desenvolvimento, como o Rio de Janeiro?

A importação de um modelo vai acentuar as desigualdades existentes. Mas a importação do modelo com certeza vem acontecendo. Tem uma conexão direta. Maragall veio estudar em Baltimore nos anos 80. Ele é um democrata social, ele com certeza olhou para o projeto do *Inner Harbor* e pensou “nós podemos fazer isso em Barcelona”. As condições sociais e políticas é que importam, ou seja, como o modelo é interpretado, como aquilo vai ser colocado em prática e como vai se relacionar com a comunidade local.

Você citaria algum exemplo de projetos de desenvolvimento urbano (turismo/cultura) que teve um bom impacto social?

Não um em especial, e a razão é que esse tipo de projeto envolve quantias astronômicas que vêm de cima [administrativamente]. Eles são projetados para causar gentrificação. Então, você fala em aplicar um modelo dos Estados Unidos ou Barcelona no Brasil, isso é parte de um processo muito maior, que é reconstrução da gentrificação. Mas acredito que o bom modelo provê capital para a comunidade local, investir em áreas que realmente precisam ser reconstruídas. A gentrificação hoje não se restringe à reabilitação de uma casinha aqui outra ali, virou política global. As pessoas têm uma visão espacial um tanto estática. É fundamental investir em programas sociais e educacionais. É um triângulo: turismo, gentrificação e construção urbana. É a construção de ambientes montados para atrair enormes quantias de dinheiro, para construir a estrutura urbana, e atrair turistas para consumir o que foi construído.

Quem você considera ser responsável pela elaboração dessa difundida tendência internacional de renovação urbana?

Acho que cada situação vai ser um pouco diferente. Mas, com certeza, uma combinação de prefeitos, que querem fazer aquela revitalização que você estava falando, aquela gentrificação em escala urbana. E também os empreendedores que veem a oportunidade. Os prefeitos batem na porta dos empreendedores e os empreendedores batem na porta dos prefeitos, então é difícil ver a diferença. Por exemplo, aqui em Nova Iorque o prefeito é um homem rico. É difícil ver a diferença entre os prefeitos e os empreendedores. Especialmente nos últimos 20, 30 anos isso realmente se tornou verdade. Não é tão verdade em lugares como Barcelona, onde a classe política em Barcelona é realmente sociodemocrata e essa não é a mesma classe dos empreendedores, mas tem o mesmo interesse, ou seja, vê o mesmo tipo de conexões acontecendo, mesmo que elas não sejam tão bem entrelaçadas.

Alguns estudiosos apontam para o fato dos projetos de revitalização urbana se caracterizarem por intervenções pontuais, que não trazem retorno para a cidade como um todo, sendo muitas vezes segregadores. Você concorda com esse argumento? O que poderia ser feito para prevenir esse efeito?

De novo, eu acho que depende. Se você olhar o caso de Barcelona claramente afetou a cidade inteira. Lá muitas coisas aconteceram juntas para isso. A esperança do prefeito, dos empreendedores, da classe economicamente dominante é que o projeto vai afetar a cidade toda, vai trazer turismo, não um ponto ou outro ponto, mas espalhar pela cidade inteira. Em Bilbao, eu não entendo muito bem, mas pensando em como o projeto afetou a vizinhança, trouxe um enorme número de turistas para Bilbao, mas eu ainda não vi uma boa análise se o projeto ajudou a reestruturar a economia urbana em oposição à economia geográfica. Então, eu acho que varia de cidade para cidade, depende de como é feito. Glasgow se tornou a cidade da cultura, em 1990, é uma cidade que vem passando por um processo de desindustrialização desde a Primeira Guerra. De repente, eles surgiram com essa ideia de cidade da cultura, e usaram isso para criar um processo de gentrificação branca. Certamente foi mais intensa em alguns lugares, mas foi uma estratégia bem abrangente. No caso do Rio, apesar de nunca ter visitado, mas pela imagem cultural da cidade no mundo e pela atratividade do Rio como um ícone cultural, acredito que um projeto como esse pode representar grande parte da tentativa de reiterar essa imagem cultural da cidade.

[Acreditamos que o problema é de segurança, da imagem de cidade perigosa que o Rio tem. Porque o Rio já tem muita atração turística, principalmente as belezas naturais. Então, a gente se pergunta se o que a cidade precisa é de um museu da moda, um espaço renovado, ou se é investir em política social, educacional]

Eu concordo completamente. Se você quer resolver os problemas criminalísticos ou de pobreza, você deve atacá-los diretamente. Engells sobre os problemas de Manchester dizia: “A burguesia só tem uma solução sobre o problema de moradia, eles se mudam de um lugar para o outro”. E é isso que a gentrificação numa escala maior realmente é.

Você acha que um lugar heterogêneo como o Rio sofrerá o processo de gentrificação?

Eu não gosto de dizer isso, mas acredito que de certa forma o processo de gentrificação se tornou democratizado. O processo de gentrificação desceu para as camadas mais baixas da população. Ex: Rocinha. A gentrificação está ligada à quantidade de capital que entra. É importante que as associações de moradores/trabalhadores atuem para impedir os processos de gentrificação e especulação imobiliária. Eu acho que vi isso acontecer em Caracas quando fui lá há alguns anos atrás.

[Em outras entrevistas, muitos citaram o uso misto e a inclusão/imposição de moradia de baixo custo nos projetos que poderiam evitar a gentrificação. Você acredita nisso?]

Não aconteceu muito isso aqui. Tiveram algumas tentativas. Mas eu não acredito que elas foram bem sucedidas. Eu acho que para esse tipo de projeto de uso misto ser bem sucedido tem de haver várias condições. Uma é que a habitação deve ser continuamente subsidiada pelo governo, para continuar acessível, o que é um eufemismo para barato, para aqueles que não conseguem comprar nada melhor. Segundo é garantir que essa moradia subsidiada não vá parar nas mãos do mercado privado. Em terceiro é uma questão de forte organização política. É importante que se tenha associações comunitárias bem organizadas que possam lutar politicamente. Isso pode evitar que o poder público decida abrir esse mercado para a iniciativa privada. Pois tem de haver alguém que venha de encontro a esse tipo de decisão.

[Sobre eventos esportivos] Isso por si só é muito interessante. Pela maneira que esses eventos esportivos se tornaram ímãs. Barcelona é o melhor exemplo disso. Como usar um evento esportivo para refazer completamente uma cidade. Ninguém antes deles tinha feito uma coisa de escala tão grande e tão bem sucedida. E agora é o modelo.

[Sobre o exemplo do Pan, onde os equipamentos novos já se encontram ultrapassados e não serviriam caso o Rio sediasse os Jogos Olímpicos] É claro que você tem que construir novos equipamentos. O fato de não usarem estádios construídos em menos de uma década é o exemplo perfeito que não é uma questão de sediar um grande evento. É apenas uma desculpa para investimento de capital na cidade, em reconstruir a cidade.

Como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?

[Sobre a situação do porto do Rio, após ver os aéreos do lugar] Você sabe que depois desse projeto, a característica [uso habitacional] mudará. Mas essa é a estratégia. Não é consequência. Olhando o local, é muito claro para mim que o processo de gentrificação vai ocorrer. É muito óbvio, aqui é a favela e ao lado você constrói uma vizinhança rica. As classes mais pobres são necessárias para preencher as vagas de trabalho que surgirão nos empreendimentos que irão surgir, então essa seria uma maneira do projeto se relacionar com as favelas. Atualmente, há uma tendência de democratização da gentrificação. As áreas que sofrem este processo não são mais gentrificadas somente pelas classes mais abastadas, mas também por uma classe média baixa, que busca novas áreas de expansão, onde os imóveis não são tão caros quanto nas áreas mais tradicionais da cidade. É aí que o processo se mostra contínuo, pois uma vez que a nova área de expansão dá certo, as classes que outrora expulsaram outras camadas mais pobres da população, são expulsas por uma camada mais rica, que passa a ver a nova área como um investimento promissor. Caracas é um bom exemplo disso.

O uso misto da região poderia prevenir a gentrificação de ocorrer desde que alguns pré-requisitos fossem observados. Se houvesse um subsídio contínuo do governo em programas habitacionais para as classes mais baixas, seria possível conter a gentrificação. Seria necessário também impor condições à venda/locação dos imóveis subsidiados, para que os mesmos não pudessem ser especulados no mercado privado de imóveis, trazendo pessoas de classes sociais mais abastadas para viver no local.

Eu acho que as questões que eu levantei sobre globalização não são simples e não necessariamente corretas. Mas, a globalização econômica, ou seja, a quebra de fronteiras econômicas, mas não políticas, fez com que as cidades começassem a competir entre si em busca de investimentos. As funções e os empregos que são oferecidos nas cidades são muito diferentes do que ocorria há 30 anos atrás. As cidades eram o local onde as classes laboriosas se desenvolviam para uma economia nacional. Atualmente não há mais que se falar em economia nacional, não é possível, ao menos, identificá-la, pois as cidades se tornaram os motores da produção de uma economia globalizada, não mais uma reprodução social de uma economia nacional. Isso significa que uma grande quantidade dessa mão-de-obra pode ser dispensada. Assim, muita dessa mão-de-obra, hoje, passou a ser empregada na construção civil, o que legitima a colocação de uma grande soma de dinheiro na construção da cidade, na construção de uma paisagem urbana, que é uma forma extraordinária de produção de mais-valias, de acumulação de capital, nas palavras de Marx. A construção das cidades gera mais-valias, então é necessário que haja um mercado consumidor, tal como quando produzimos um carro, precisamos que alguém compre esse produto. Quando se constrói uma paisagem urbana, é necessário encontrar pessoas que venham a consumir essa paisagem.

Robert Kroin
Arquiteto Chefe (Boston Redevelopment Authority)
Em 8 de Abril de 2009

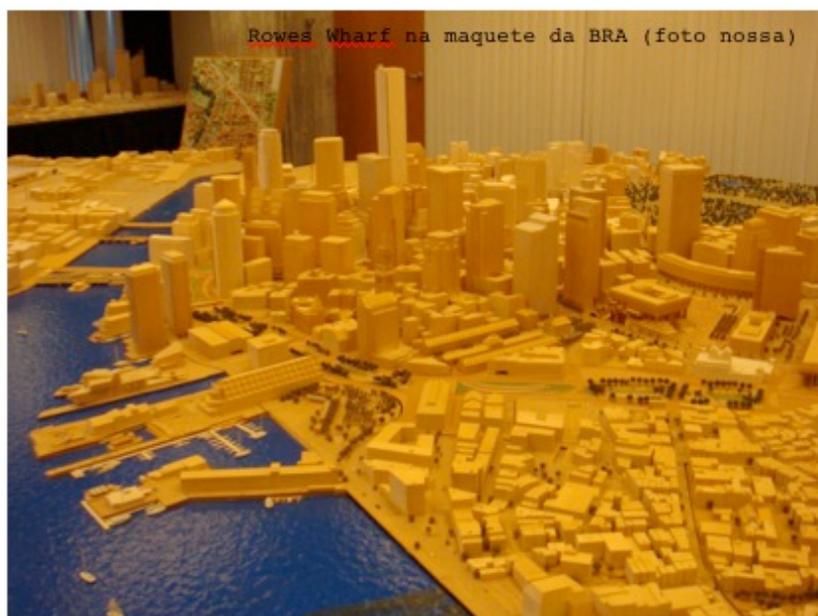
Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

O porto de Boston começou a desaparecer no meio do século XIX. Eles ficaram obsoletos. E foram substituídos pelo novo porto que podia acomodar melhor as atividades portuárias comerciais. Foi mais área aterrada, o que tem muito em Boston. Toda essa área bege é área aterrada.



Existia uma estrada elevada que tinha muita rampa de acesso, e estava sempre congestionada. Como era uma estrada que passava por dentro da cidade, os habitantes a usavam como rua, entravam e saíam da estrada. E outro problema dessa via elevada foi ajudar na degradação do porto sem uso, o que resultou numa área abandonada, sem investimento algum. E os prédios do porto, alguns muito bonitos, acabaram com problemas estruturais devido ao abandono, acabaram caindo aos pedaços e o porto ficou horrível, pois o esgoto saía ali, e piorava em épocas de chuva. O porto era uma bagunça. Essa foi uma limpeza de bilhões de dólares nos anos 70, 80.

Dentro do plano de revitalização urbana, estava a orla do centro. E também incluía o *Quincy Market*, que na época, cada um dos 3 prédios eram de proprietários diferentes e se encontravam em péssimas condições. Então a *Boston Redevelopment Agency* (BRA) comprou os prédios para restaurá-los com suas características originais. Ben Thompson (arquiteto) e James Rouse (empreendedor) se juntaram e criaram o primeiro dos *Festival Marketplaces* americanos que depois foram replicados em diversas cidades como Baltimore, Miami, *NYC South St Seaport*, com a mesma equipe. Esse foi um projeto que mudou a atitude sobre a frente marítima e começou a atrair pessoas para a cidade e turistas para a área central. O Aquário se tornou um elemento atrativo cultural. Aí foi construído um novo parque. Depois empreendimentos de habitação.



[O passeio tem uma continuidade ao longo da frente marítima?] Sim. O estacionamento deveria ser incluído e subterrâneo. Muito caro por ser área de aterro. Queríamos que fosse um local ativo, então, teríamos que incentivar o uso misto: hotéis, habitação, lojas, escritórios, estacionamento e observatório público (em cima do prédio) – o qual eles não divulgam muito. Nós queríamos alta qualidade da arquitetura. Nossas premissas básicas eram: tudo deve

começar com o investimento público, ele é quem deve traçar o caminho, a qualidade deveria ser de primeira linha, porque não se pode esperar do privado;

[Mas o foco estava nos residentes ou nos visitantes? Ou nos dois?] Muito mais para os residentes, não para os visitantes. O foco era em atividades que não são de natureza turística. Por outro lado, o *Quincy Market* era originalmente voltado para o turismo. E projetos como o Aquário são para turistas. Esse não era. Era parte de Boston. Nós garantimos que a linha de barcas que operava aqui, continuasse a funcionar durante o período de obras. O que a gente realmente fez aqui, foi assegurar uma longa posse de terra, ou seja, trabalhar com concessões de 99 anos. As pessoas compram o imóvel, mas não a terra. Ou seja, tem a taxação como retorno. Nós tivemos 7 propostas, os melhores arquitetos, as firmas com maior experiência em renovação de frentes marítimas. O projeto começou com duas torres, e o motivo pelo qual ele é fechado com um grande pórtico, é porque ele excedia o gabarito fixado. Então, para continuar com a mesma taxa de ocupação a proposta se tornou um único prédio com um grande arco. Depois escolhemos 3 das 7. A partir daí, estabelecemos mais regras a serem cumpridas. A nossa preocupação era grande quanto a esse projeto. Depois ficaram 2. Um deles era do I.M. Pei e o outro era a *Beacon Company*, que foi quem primeiro teve a iniciativa de investir em Boston. As duas eram maravilhosas. A escolha foi a proposta da *Beacon Company* e os arquitetos foram SOM (Skid, Owings and Merrill – Chicago). Tiveram algumas adaptações no meio do caminho. E o projeto foi tão bem sucedido que as 100 unidades habitacionais foram vendidas em 100 dias. Mesmo com o fato de termos imposto condições para evitar especulação imobiliária, ou seja, você tinha que comprar para seu uso. Eu acho que era algo em torno de 8000 dólares o m². Essa era a prova de que nós poderíamos pedir o que quiséssemos sem assustar os investidores. Porque o governo investiu em planejamento inteligente, bom projeto urbano e alta qualidade, criando um mercado imobiliário que realmente interessava as pessoas.

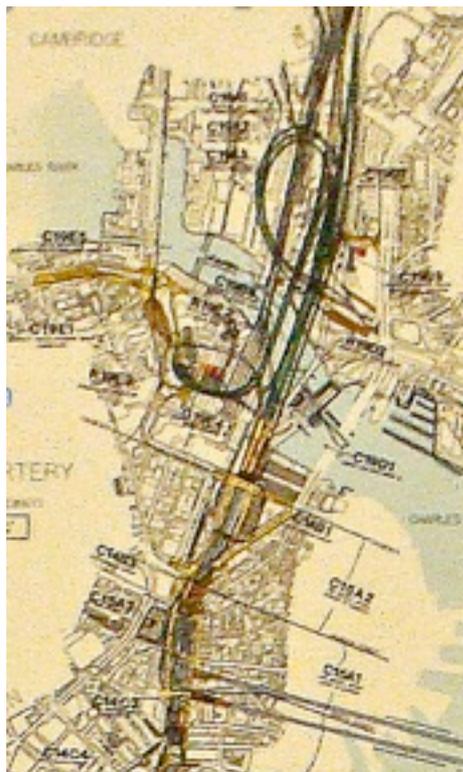
Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)
Ora, a frente marítima é hoje o local mais desejado e antes era o menos desejado.

No Rio, como em Boston e Nova Iorque, existe um viaduto entre a cidade e a frente marítima. Em Boston ele foi demolido, e em Nova Iorque eles mantiveram. Soubemos que a obra do Big Dig custou algo em torno de 7 bilhões de dólares. No Rio a administração vê a perimetral como um obstáculo para o sucesso da renovação da área. O que você acredita ser a melhor solução para o caso?

Não foi 7 bilhões, acho que estava mais para 15 bilhões. Mais para 30. Foi muito, muito caro. E foi um caos.

[E como vocês resolveram o tráfego de automóveis na área?] Cada dia era diferente. Você não conseguia fazer o mesmo caminho do dia anterior.

[E como vocês demoliram o viaduto? De uma vez?] Não. Nós praticamente tivemos que construí-lo duas vezes, porque tinha que construir um túnel complexo com muitas vias (figura abaixo - BRA). É mais estrutura de ponte do que existia antes. Para Boston não foi ruim, pois muitas delas eram vias federais, e aí veio a administração do Bush e disse “você não votaram por nós, nada de dinheiro para vocês”. Então, o departamento de rodovias estadual teve que assumir.



[E esse assunto nos interessa, pois estão com um projeto de demolir a Perimetral, mas apenas parte dela] E foi isso que fizeram em Seattle e em San Francisco. E lá é interessante, porque eles demoliram e não substituíram com nada.

[Isso é interessante, pois no Rio já propuseram “vamos demolir e a gente redistribui o tráfego” e não tem como fazer isso] A não ser que você simplesmente o faça. **[É impossível fazer, a não ser da maneira que vocês fizeram, porque não tem como revitalizar uma área que vai passar o dia inteiro congestionada]** É, é muito caro e você tem que construir duas vezes, porque você tem que fazer o temporário que não pode interferir no túnel que eles estão construindo ao mesmo tempo. Enfim, foi um projeto muito caro, que demandou muito tempo, mais de 15 anos e muito caos.

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

O turismo é uma grande indústria. Mas o maior foco da nossa agência é em melhorar a vida dos cidadãos de Boston.

[Nós perguntamos isso porque em muitos lugares o principal foco é no turismo e não nos habitantes locais, em Baltimore, por exemplo...]

É, eles copiaram tudo da gente. Eles fizeram o aquário [o de Boston data de 1969, o de Baltimore de 1981] os mesmos arquitetos (Cambridge Seven Associates) que fizeram o nosso aquário, fizeram o deles. O nosso aquário que foi o primeiro, tinha um tanque de aproximadamente 1,1 milhões de litros (300.000 galões) localizado no meio da edificação com tubarões, tartarugas, barracudas, etc. Em Baltimore, eles colocaram as pessoas no meio e os peixes em volta. Com o tempo, Boston ganhou mais coragem e se tornou um mercado muito diferente do que era. Nós agora estabelecemos que 17% de todas as unidades, sempre que estiverem construindo habitações, devem ser acessíveis economicamente. Quer dizer, tem várias definições de “acessível economicamente”, mas essa é a ideia. Se estiverem construindo um prédio comercial com mais de aproximadamente 92 m² (1000 sq. Ft.), o que é

bem pequeno, para cada 0.093 m² (1sq.ft) você deve fazer uma contribuição para um empreendimento de cunho social. Então é um pouco diferente. Nós temos um prefeito muito bom, ele é realmente populista.

Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. No Rio, temos a Cidade do Samba, que trazia isso como uma justificativa de sua implantação. Você acredita que algum dos projetos de Boston tem essa característica?

[Pelo que você nos explicou anteriormente, Boston não seguiu essa linha, pois os projetos sempre foram parte de um *masterplan*. Nós perguntamos isso por causa do projeto da Cidade do Samba] Eu não sabia que o carnaval era tão bem estruturado. Achei que era uma coisa mais espontânea. Por causa do impacto do projeto que é parte de um processo de revitalização urbana que é parte de um plano geral da cidade, que é parte dos objetivos de desenvolvimento econômico da cidade em sua região, um projeto como esse ecoa. Eu acho que é válido criticar Boston, dos anos 60 aos 80, por focar na área central e não nos outros aproximadamente 116,5 km² (45 sq. Miles) dos outros bairros fora e aquele *approach* conservador de que para melhorar a vizinhança você deve começar com a área central da cidade. Ter um núcleo urbano, e empregos, taxaço e uma nova imagem.

[Sobre a estratégia de subsidiar a construção de dois prédios comerciais em Downtown]

A razão através da qual parecia interessante usar dinheiro público para subsidiar um empreendimento privado, era a percepção de que se você traz um, você traz outros. Essa estratégia, obviamente, funcionou muito bem e antes que esses dois prédios estivessem prontos, já havia muitas propostas para construir os prédios mais feios da área central e todos foram aprovados, por causa dos empregos, mudar a imagem da cidade, aumento de arrecadação, modernização, e continuou por algum tempo. Essa agência – que administra esse tipo de atividade é um pouco diferente, pois é ao mesmo tempo a agência de planejamento urbano e de desenvolvimento econômico. Então nós temos dois lados, enquanto o lado econômico diz “Constrói mesmo. Vamos lá.” O lado do planejamento fala “Calma, não vamos destruir nosso patrimônio.”

[Boston chamou nossa atenção por ser diferente. Parece cidade europeia]

É, nós fomos salvos não pelo planejamento, mas pelas recessões. Muitos dos piores projetos acabaram não sendo construídos por causa das recessões. Então, a gente foi meio sortudo e agora temos uma boa mistura do velho e do novo. Nos anos 50, houve um esforço para reverter um quadro de estagnação. E houve 3 projetos que hoje a gente considera terríveis mas conseguimos corrigir dois deles. Esses projetos tinham o objetivo de fazer com que a renovação urbana fosse bem sucedida.

WEST END – colocaram tudo abaixo.

Prudential Center – Fez tudo errado, ao invés de continuar o padrão de uso misto ao nível da rua, elevaram o nível, tinha problema de vento e foi um fracasso. Então, ao longo dos anos, a gente vem tentando melhorar o projeto para torná-lo parte da cidade.

Autoestrada no meio da área central, teoricamente você estava implementando acesso ao subúrbio, onde hoje você vê a *Green Way* – *Big Dig*.

Muitas frentes marítimas apresentavam uso comercial portuário, alguns projetos de renovação são feitos para diferentes usos e usuários, como turismo, BIDs, o que traz o processo de gentrificação. Você acredita que isso aconteceu na área?

Bom, o uso comercial está em outra parte. Mas nós mantivemos o uso. A área abandonada não era mais útil para esse fim. Nós construímos outros em outra parte da cidade. Não fizemos no mesmo lugar, mas em lugares diferentes.

Quais foram/são os mercados almejados pelos projetos de revitalização de frentes marítimas em Boston?

Como eu disse anteriormente, *Rowes Wharf* foi projetado para os residentes, mas se pegarmos projetos como o Aquário e o *Faneuil Marketplace*, esses são projetos mais voltados para o turismo.

Gary Cole
Chefe da divisão de *Land Use & Urban Design* de Baltimore
Em 1 de Abril de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

É interessante investir, visto que a indústria portuária havia se movido para o sul e a área de *Inner Harbor* estava totalmente abandonada. No entanto, é importante ressaltar que o investimento inicial não foi na área portuária, mas sim no projeto de Charles Center.

Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)

Uma vez que Baltimore perdeu um terço de sua população para os subúrbios e que quase faliu, todos os impactos possíveis eram esperados dos empreendimentos que foram implantados na região. Era uma questão de fazer ou morrer (*do or die*). Inicialmente o projeto era voltado apenas para os locais, mas depois do *Harbor Place*, mais pessoas foram atraídas, acarretando a construção de outros projetos. A partir daí, o Prefeito Shafer imaginou que o projeto deveria transformar o centro numa “sala de estar” (*downtown living room*), fazendo com que houvesse uma interação entre os habitantes locais e os visitantes. Já a construção do *World Trade Center* (WTC) bem na frente da orla tinha o intuito de transformá-lo em um marco do Estado de Maryland, imaginava-se que o prédio representaria o Estado no mundo. É importante ressaltar que o *Harbor Place* teve um impacto cultural, visto que promoveu a união da comunidade, por ser um espaço recreativo. Ademais, o calçadão (*promenade*) é muito importante para o projeto, já que atende tanto aos locais, quanto aos turistas. Vários habitantes utilizam a área para se exercitar, o que destaca o acesso do público à água. (“*Public access to the water*”).

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

O *Harbor Place* é um exemplo de lugar virtual, visto que, nos dias de hoje, os projetos da área enfatizam os visitantes. No entanto, inicialmente o projeto de *Harbor Place* voltava-se muito mais para os moradores da cidade de Baltimore.

Alguns estudiosos apontam para o fato dos projetos de revitalização urbana se caracterizarem por intervenções pontuais, que não trazem retorno para a cidade como um todo, sendo muitas vezes segregadores. Você concorda com esse argumento? O que poderia ser feito para prevenir esse efeito?

Não foi o caso do *Inner Harbor*, que surgiu ao longo de um processo de revitalização da cidade por conta da suburbanização e da decadência de uma Baltimore pós-industrial. A intervenção certamente trouxe muitos benefícios para a cidade, que até hoje ainda não conseguiu se recuperar totalmente da degradação ocorrida entre os anos 40 e 50. Ainda há algumas partes da cidade que continuam abandonadas.

Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. No Rio, temos a Cidade do Samba, que trazia isso como uma justificativa de sua implantação. Você acredita que algum dos projetos de Baltimore tem essa característica?

Harbor Place pode ser considerado um dos projetos mais bem sucedidos no sentido de renovar a região, podendo, portanto, ser entendido como um projeto âncora. Entretanto, volto a afirmar que a renovação ocorrida não pode ser entendida como uma intervenção pontual.

Várias foram as ações no sentido de renovar a área e tirar o município da crise que havia se instalado.

A maioria das áreas portuárias que passam por projetos de revitalização urbana eram áreas comerciais e industriais. Alguns desses projetos são feitos para implantar diferentes usos ao local, o que acaba por gerar processos de gentrificação. Você acredita que isso aconteceu no local?

A gentrificação não se aplica diretamente ao *Inner Harbor*, por ter sido esta uma área eminentemente industrial no início do século XX. Não havia moradias no local. No entanto, para se viver próximo à água atualmente é necessário dispor de 500 mil a 2 milhões de dólares para a aquisição de um imóvel, ou de 1500 a 3000 dólares por mês de aluguel.

O maior problema de gentrificação foi na área de Canton. Os moradores acabaram recebendo maiores preços pelas casas, mas houve um êxodo da população de renda mais baixa. Entretanto, a gentrificação não é uma questão de expulsar as pessoas. Elas acabam saindo pelo crescimento dos impostos e do custo de vida no local.

Por fim, por conta da relevância da questão da gentrificação, acredito que o município pode impor a construção de habitações de baixo custo para atender a várias camadas da população, além de geração de empregos e a preservação do meio ambiente.

No entanto, em Baltimore, os projetos de habitação popular não ficam próximos à frente marítima (*nowhere near the water*).

Quais foram/são os mercados almejados pelos projetos de revitalização de frentes marítimas em Baltimore?

A ênfase destes projetos agora é nos visitantes, com foco também no uso misto, com renda mista. Acreditamos que o início do processo foi voltado para os moradores. A melhor maneira de fazer esse tipo de projeto ser bem sucedido é torná-lo aberto constantemente (24/7), de uso misto e prover bom acesso de transporte público. Além disso, é importante restringir o gabarito das edificações ao redor dos *waterfronts*, pois não é interessante ter uma parede bloqueando a vista.

Ken Farmer
Urban Planner (PPS)
Em 9 de Abril de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

A ideia da PPS é devolver ao cidadão o acesso à água, através de um sistema de espaços públicos, ruas, destinações culturais e corredores de comércio. Trabalhamos com diretrizes para esse tipo de projeto: 1) Priorizar os objetivos do público; 2) Criar uma visão comunitária para o local de intervenção; 3) Criar múltiplas destinações: ‘*The Power of ten*’; 4) Conectar as destinações (projeto como um todo); 5) Otimizar o acesso público; 6) Assegurar que o novo desenvolvimento se adequa na visão da comunidade; 7) Encorajar atividades 24 horas por dia limitando desenvolvimento habitacional. 8) Usar parques para conectar destinações, e não como destinações eles próprios; 9) Projetar e programar edificações para que se engajem bem ao espaço público; 10) Apoiar múltiplos meios de transporte e limitar o acesso de carros (ex. Rio - Copacabana); 11) Integrar atividades sazonais a cada destinação. 12) Fazer com que os prédios de arquitetura de vanguarda sirvam de múltiplas funções; 13) Manutenção, manutenção, manutenção – para manter o espaço ativo

Alguns acadêmicos criticam renovações urbanas voltadas para o turismo, alegando que esses lugares acabam por tornar-se realidades virtuais. Você acredita que lugares como Rows Wharf, South Street Seaport, Baltimore Inner Harbor são exemplos dessa teoria? Por quê?

O projeto do Inner Harbor em Baltimore é genérico, comercial. James Rouse massificou um modelo. Baltimore não é um local verdadeiro (*true place*). Para evitar esse problema é importante passar por um processo junto à comunidade do local antes de conceber um projeto urbano. A comunidade é o *expert*. A comunidade deve conduzir o processo.

Alguns estudiosos brasileiros apontam para o fato dos projetos de revitalização urbana se caracterizarem por intervenções pontuais, que não trazem retorno para a cidade como um todo, sendo muitas vezes segregadores. Você concorda? O que fazer para prevenir?

É importante que o projeto apresente uma sinergia com o que existe no entorno. Não deve ser visto como componentes individuais mas o espaço como um todo. Deve-se maximizar o uso do espaço público. Aqui no PPS, nós trabalhamos com o conceito do ‘*Power of 10*’: qualquer área deve oferecer 10 coisas diferentes para se fazer indiferente da escala.

Muitos processos de revitalização urbana são catalisados por um projeto âncora. Isso ocorreu em Boston/NY/Baltimore?

Muitas pessoas acreditam que só pelo fato de implantar algum edifício de *design* de vanguarda já é o bastante para modificar uma determinada área. O *Opera House* em Sydney deve ser o lugar mais fotografado da Austrália, é desse tipo de grande obra arquitetônica feita para ser apreciada, eu acho que não tem muito problema, pois lá eles têm outras coisas na frente marítima, outros lugares interessantes, é um ótimo lugar para passear, andar de barco, ou apenas relaxar. Lugares como Circular Quay, The Rocks, e Botanical Garden se integram bem à frente marítima e criam uma boa atmosfera. Diferente do museu de Bilbao que é uma fantástica peça visual, mas se você olhar ao redor, tem um lado, e o resto você percebe que é morto, e na verdade não é seguro, não tem extensão, não contribui com a cidade. É um estímulo visual, um dos prédios mais famosos do Gehry, mas além de razões superficiais, não trouxe nada de substancial.

Como você acha que esses projetos impactam na comunidade?

Esses projetos são importantes quando eles dão diferentes maneiras para as pessoas usarem aquele local. Com o incentivo à diminuição de tráfego ao longo da água, caminhar e pedalar acabam se tornando grandes prazeres, permitindo que as pessoas descubram uma gama de atrações na linha costeira da cidade. O projeto se destaca quando ele consegue se ligar bem ao resto da cidade. Sem criar barreiras. O projeto deve ser permeável. Com isso, a comunidade acaba ganhando um espaço público, com uma grande variedade de atividades. O Rio, por exemplo, com suas praias, é um espaço flexível, orgânico. Existem algumas redes de vôlei, e só. Mesmo assim, as pessoas trazem coisas para aquele lugar, tem os vendedores ambulantes, tem gente andando de patins. É o caso de permitir a flexibilidade de um espaço às pessoas, permitir que elas usem aquele espaço da maneira que lhes for mais conveniente, as possibilidades são infinitas.

Você citaria algum exemplo de projeto de desenvolvimento urbano (turismo/cultura) que teve um bom impacto social?

Não especificamente, mas acredito que esse tipo de grande projeto de desenvolvimento, a cidade não vai impedir os grandes empreendedores de investir, isso vai acontecer, e se isso é um atrativo para os investidores aplicarem dinheiro e desenvolver o projeto, eu acho que pode ter uma maneira de ser usado por todo mundo. Deve-se certificar de que objetivos coletivos sejam alcançados. Tudo deve começar com a visão da comunidade do processo, como eu disse anteriormente. Deixar a comunidade se envolver no processo faz com que as pessoas mostrem uma identificação com o espaço. Outra vantagem é a criação de novos parceiros, o que gera novas ideias, pode ser que uma pessoa que nunca se envolveria no projeto de outra forma, possa dar uma grande ideia que ninguém houvesse pensado antes.

Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. No Rio, temos a Cidade do Samba, que trazia isso como uma justificativa de sua implantação, mas essa promessa não foi cumprida. Há uma proposta para um *Cirque du Soleil* agora. Como fazer com que o projeto seja relevante para a área de implantação e se relacione bem com o entorno?

Sobre o projeto do samba, seria interessante que se propusesse um meio para que o projeto se integrasse (*bleed out*) ao entorno, porque o projeto parece muito bom, muita coisa interessante acontecendo, ver a produção do carnaval, as pessoas ensaiando, pode haver os dias mais voltados para o turismo, mas deveria haver dias para a comunidade do local. Você vai dizer que o *Cirque Du Soleil* é uma instituição conhecida no mundo todo, e é claro que vai atrair turistas, mas não é conectado de fato à característica da frente marítima do Rio. A questão de projetos implantados em frentes marítimas é sempre como eles se conectam àquele lugar. O fato é que se você implanta um *Cirque du Soleil* aqui [Pier Mauá], vai ser uma tenda fechada, ou seja, não vai dialogar com o mar. O fato de ter os *piers*, os armazéns, a Cidade do Samba, o distrito empresarial juntos, eles não devem ser encarados como peças individuais, eles devem trabalhar juntos.

A maioria das áreas portuárias que passam por projetos de revitalização urbana eram áreas comerciais e industriais. Alguns desses projetos são feitos para implantar

diferentes usos ao local, o que acaba por gerar processos de gentrificação. Você concorda?

Eu acho que vocês deveriam procurar o exemplo do projeto de frente marítima da Cidade do Cabo, é em sua totalidade um shopping, é chamado de *V&A Waterfront*⁷⁵, é também uma extensão do distrito comercial deles, eles incorporaram habitação, mas tem bancos, também tem universidade. O espaço público é bem voltado para os turistas, tem uma boa programação, eu passei um tempo lá e não vi ninguém ser expulso por causa da cor, ou por não ser considerado bem abastado, mas eu vi isso acontecer nos Estados Unidos, a polícia abordar pessoas perguntando “O que você está fazendo aqui?”, mas é predominantemente branco. Mas me parece interessante a maneira como eles tratam o projeto, como eles estabelecem o equilíbrio entre ser uma destinação turística e ao mesmo tempo para os locais. Na minha opinião, o aspecto mais curioso é que eles conseguiram manter o porto funcionando. E acabaram fazendo disso um atrativo, você está lá sentado num café, tomando um *drink* caro, assistindo navios enormes transitando. E muitos projetos similares, que se tornaram destinações turísticas acharam que deveriam remover a atividade portuária.

Como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?

O problema com esse tipo de empreendimento é a tendência de querer privatizá-los, pois se tiver muita gente das favelas os turistas ficarão com medo de frequentar. Mas não tem que ser assim. Um dos primeiros projetos que nós trabalhamos na PPS, foi o *Rockefeller Center*, eles nos contrataram e levantaram a questão do que fazer com os moradores de rua, eles tinham uma ferragem para impedir que as pessoas dormissem lá, e era uma área estéril. Então nós propusemos tirar essas ferragens, pois elas também afastavam as pessoas, era necessário chamar o público para aquele lugar. Mas quando você muda e faz o lugar convidativo, as pessoas querem frequentá-lo. Não é a questão de que os moradores de rua não estão mais lá, mas sim de que nenhum grupo específico pode dominar aquele lugar. Nós fizemos o *Rockefeller Center* e o *Bryant Park*. O *Bryant Park* era dominado por traficantes, existiam cercas que limitavam a visão do parque, e com a mudança agora é um dos espaços públicos mais visitados de Nova Iorque.

⁷⁵ <http://www.waterfront.co.za>

Colin Tarbert
Economic Development Officer (Baltimore Development Corporation)
Em 31 de Março de 2009

O Entrevistado desempenha dois papéis na instituição (Baltimore Development Corporation). Primeiramente, é ele quem gerencia os projetos que são promovidos pela agência ou aqueles em que ela se envolve. Também auxilia os empresários da construção civil no que diz respeito ao licenciamento de um projeto na Prefeitura, bem como avalia o financiamento de projetos privados pelo poder público. Quando um empresário entra em contato com a agência, buscando financiamento ou redução de impostos para a construção de um empreendimento, é o entrevistado quem faz a avaliação do projeto, bem como o acompanhamento de todo o processo, para que o empreendimento se torne viável.

O outro papel do arquiteto, dentro da BDC, é de coordenador do Inner Harbor. É ele quem coordena todas as instituições ligadas à área, tendo um trabalho bem próximo a todas elas. A agência, portanto, pode ser entendida como uma intermediária entre o governo e a iniciativa privada para projetos no Inner Harbor, bem como outras partes da cidade, sendo uma organização sem fins lucrativos. Há agilidade nas decisões, por ser menos burocrática.

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

O porto é a razão da cidade existir. Mas a área do *Inner Harbor* sofreu um abandono, quando as indústrias dali se tornaram obsoletas. A cidade tinha perdido mais de um terço da sua população, que foi para os subúrbios. O distrito comercial havia sido abandonado. O projeto do Inner Harbor era baseado em dois princípios: devolver o mar ao cidadão (*return shoreline to public*) e garantir o uso misto, isto é, empresarial, residencial, varejo e hotéis.

Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)

Do ponto de vista econômico, a *waterfront* pode ser vista como um polo crescente de arrecadação fiscal para a cidade, tanto no que diz respeito ao valor dos imóveis residenciais, que atraem moradores para o local, quanto ao dos comerciais, bem como os serviços voltados para essas pessoas que serão atraídos para aquela região. Portanto, o principal impacto deste tipo de projeto é o aumento da base de arrecadação do município. Muitos daqueles que vão morar nas *waterfronts* são os chamados “*empty nesters*”, ou seja, casais cujos filhos já saíram de casa e que não desejam mais morar em enormes propriedades, então resolvem voltar aos grandes centros que oferecem serviços diversos.

Uso misto, com a presença de equipamentos culturais, apartamentos, escritórios e comércio.

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

Houve investimentos dos eleitores (US\$ 15 milhões). Ninguém pensava no projeto como uma destinação turística. William Donald Shafer era um prefeito populista (“*He was out there*”). O prefeito viu quanto era a arrecadação da cidade para pensar no quanto poderia ser investido, fez o balanço das taxas. É necessário renovar o projeto ano a ano, investir em segurança e projetos urbanísticos (*landscaping*) - (*Keep it fresh*).

Como esses lugares se conectam com os valores culturais/sociais locais?

Houve a atração de residentes e atividades comerciais, o que acarretou um aumento da arrecadação municipal.

Você acha que um lugar heterogêneo como o Rio sofrerá o processo de gentrificação?

A gentrificação é parte do processo, é inevitável.

Como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?

O entrevistado não respondeu diretamente a essa pergunta, advertindo que não era politicamente correto chamar as áreas mais pobres da cidade de “*slums*”. Estas deveriam ser chamadas de “*economic disadvantaged communities*”. Ainda ressaltou que, no caso de Baltimore, foi criada uma massa crítica no *Harbor Place*, para que os turistas não se afastassem muito dessa área, a fim de que não visitassem as áreas mais pobres da cidade.

Quais foram/são os mercados almejados pelos projetos de revitalização de frentes marítimas em Baltimore?

Em primeiro lugar, o turismo, em segundo lugar os trabalhadores locais e em terceiro lugar os residentes do subúrbio, a fim de trazê-los de volta ao centro.

Laurie Schwartz
Managing Consultant (Baltimore Waterfront Partnership)
Em 31 de Março de 2009

Atualmente sabe-se que é muito mais importante tornar mais atrativos os espaços públicos e as ruas, criando atividades para as pessoas.

Apesar das muitas críticas em relação à construção do *Harbor Place*, acredito que o desenvolvimento comercial da área trouxe uma nova dimensão ao projeto, pois ainda que as lojas cobrem por seus produtos, a circulação pelo local é livre, permitindo às pessoas passear pelo local, ver vitrines, comprar sorvetes, dentre outras atividades. Portanto, esse projeto foi importante para dar à orla uma atividade gratuita e divertida.

No entanto, uma das principais críticas, atualmente, é que não há muitas atividades gratuitas na área. Os guias turísticos que trabalham no local são frequentemente questionados pelos visitantes a respeito do que há de gratuito na área.

Reconheço que esse problema existe na área e acredito que para um projeto dar certo nos dias de hoje, é muito importante que haja atrações ao ar livre e atividades gratuitas, especialmente para famílias e crianças, para que os visitantes não sejam nivelados pelo seu poder de compra. Acredito que o projeto nunca está completo, que ele deve ser sempre renovado, mas o desenvolvimento inicial foi completado por volta do início dos anos oitenta.

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

Baltimore tem uma forte ligação com o porto historicamente e a área se encontrava degradada. O projeto se transformou no cartão de visita da cidade, no seu melhor atrativo.

Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade? (social, econômico, político)

A cidade de Baltimore foi transformada em um destino turístico após as intervenções. Houve muito ceticismo por parte dos habitantes locais quando foi decidido que um centro de convenções seria construído em Baltimore, já que ninguém acreditava que a cidade poderia ser um destino turístico. As pessoas se perguntavam: “por que alguém viria a uma cidade velha, suja e industrial?”. No entanto, com a construção do *Science Center*, *Harbor Place* e do Aquário, as pessoas começaram a enxergar Baltimore como um destino turístico.

Além disso, vários empregos foram criados, o que acredito ser um dos maiores benefícios trazidos pela renovação urbana. Muitos empregos da indústria do turismo não requerem um alto nível de escolaridade e de qualificação profissional, o que pode ser encarado como uma vantagem pela possibilidade de empregar um número alto de pessoas. No entanto, tal fato também foi criticado, já que muitos afirmavam que os empreendimentos voltados para o turismo forneciam, majoritariamente, empregos de baixos salários, não criando melhores oportunidades para a população. Numa cidade que almeja ser um destino turístico, é necessário que haja empregos que não exijam uma alta qualificação profissional para atender a uma grande parte da população que não possui um alto nível de escolaridade.

Em termos de uso, as atrações não poderiam ser mantidas somente pela indústria do turismo, então elas sempre dependeram de visitantes locais, bem como de um conjunto de associados. Atualmente, este cenário mudou e grande parte da população vê a área como uma destinação estritamente turística, o que é um grande problema a ser superado.

Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?

Se o *Inner Harbor* fosse construído hoje, provavelmente muitos dos armazéns originais utilizados pela indústria pesqueira teriam sido salvos, já que a Prefeitura colocou tudo abaixo para a realização do novo projeto.

O projeto não manteve as características originais do local, a arquitetura é característica dos anos 70 (modernismo), ou seja, bem diferente do resto da cidade.

A partir do momento em que o desenvolvimento espalhou-se para o sul, em *Fells Point*, muitos armazéns antigos foram salvos e restaurados, sendo transformados em *lofts* e habitações, o que manteve as características originais/raízes do local muito mais do que em *Inner Harbor*.

Alguns estudiosos apontam para o fato dos projetos de revitalização urbana se caracterizarem por intervenções pontuais, que não trazem retorno para a cidade como um todo, sendo muitas vezes segregadores. Você concorda com esse argumento? O que poderia ser feito para prevenir esse efeito?

A entrevistada acredita que o plano urbanístico de revitalização de frentes marítimas deve ser abrangente, prevendo um conjunto de usos múltiplos para a área, fazendo com que diferentes pessoas sejam atraídas para a área ao longo de todo o dia.

A entrevistada afirma, ainda, que era contra a ideia de instalar edifícios comerciais, bem como residenciais, ao longo da orla, já que um número restrito de pessoas se beneficiaria daquela área, tanto da linda vista quando do investimento público empregado. No entanto, atualmente ela acredita que somente a criação de espaços públicos não seria capaz de criar receita para a manutenção de uma revitalização tão ampla e complexa (nesse momento, cita a crise econômica atual, que, para ela, diminuiu consideravelmente o número de visitantes à área). Por este motivo, ela acredita que o uso misto - casas, apartamentos, edifícios comerciais - traz um número grande de pessoas à área. Portanto, é necessário um uso diversificado para manter a área viva.

A entrevistada considera Baltimore hoje ultrapassada e degradada. Afirmou que em recente visita a Chicago, concluiu que o porto de Baltimore é sem graça, já que não há uma grande movimentação de barcos, ou ondas em suas águas. Por isso, acredita que deveria haver um programa de renovação de tempos em tempos.

Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. No Rio, temos a Cidade do Samba, que trazia isso como uma justificativa de sua implantação. Você acredita que algum dos projetos de Baltimore tem essa característica?

Science Center, Harbor Place, The Aquarium e o Centro de Convenções.

A maioria das áreas portuárias que passam por projetos de revitalização urbana eram áreas comerciais e industriais. Alguns desses projetos são feitos para implantar diferentes usos ao local, o que acaba por gerar processos de gentrificação. Você acredita que isso aconteceu no local?

A região era utilizada pela indústria pesqueira e pelo comércio (varejo e atacado). Não havia muitas habitações no local. O porto principal foi transferido para o sul, onde a cidade recebe seus principais suprimentos, até porque não havia mais profundidade adequada no *Inner Harbor* para receber os navios de grande calado.

No que diz respeito à gentrificação, a área se tornou mais cara e os aluguéis são bastante altos. Houve uma tendência americana de retorno aos grandes centros, trazendo com isso a gentrificação. Ressalta-se que para entrar no Aquário é necessário pagar US\$ 25,00, o que é bastante caro se considerarmos uma família de quatro pessoas. Os aluguéis dos pontos

comerciais são altos, o que faz com que a área tenha muitos restaurantes sofisticados, que não atendem parte da população.

Os estacionamentos no *Inner Harbor* são caros (U\$30,00/dia), tal como em Washington. Já o transporte público é limitado, fazendo com que a melhor opção seja andar de carro.

A área renovada é cara para uma família típica de Baltimore e existem algumas comunidades pobres que vivem próximas de *Inner Harbor (Orleans Street)*.

Quais foram/são os mercados almejados pelos projetos de revitalização de frentes marítimas em Baltimore?

Isso está mudando. *Harbor Place* é o único empreendimento comercial dentro do *Inner Harbor*, mas há o crescimento do comércio na *Pratt Street*, que é a rua que delimita o *Inner Harbor*. Esses novos estabelecimentos comerciais estão vindo atrás dos novos moradores da região (*1st population*), assim como os trabalhadores da área (*Office Workers – 2nd population*).

O comércio da região de *Inner Harbor* voltava-se, até pouco tempo atrás, exclusivamente para o turismo. Com o declínio do turismo, a prioridade de muitos dos espaços comerciais começou a se voltar para os jovens estilosos e universitários, além de profissionais jovens em início de carreira. A *Urban Outfitters* é um exemplo dessas lojas voltadas para esse tipo de público. No entanto, há uma mistura estranha de estabelecimentos, já que essa tendência ainda não se consolidou e ainda há muitos voltados para os turistas em geral.

Eike Batista e Beto Costa
EBX
Em 4 de Março de 2009

Entrevista realizada com dois entrevistados, sem gravação, por isso transcrita em terceira pessoa.

Por que investir na cidade do Rio de Janeiro? Houve um grande movimento em direção a São Paulo, com a transferência de empresas e instituições financeiras. Qual o atrativo do Rio?

O Rio de Janeiro é o cartão postal do Brasil. Eike Batista entende que os investimentos na cidade seriam um retorno patriota da empresa ao carioca, pois não visam somente o lucro. Visto que o principal ramo de atuação das empresas do grupo é a indústria petrolífera, que o Rio é a capital do petróleo e que sua costa proporciona esses recursos à empresa, nada mais coerente do que investir parte do lucro obtido com tais atividades em prol da cidade. Além do mais, Eike afirma que muitas multinacionais estão saindo de São Paulo, por causa do problema de tráfego da capital paulista. Aponta ainda que um dos atrativos do Rio será a construção do trem bala, que deve se iniciar até o ano que vem, o que ocasionaria a revitalização da Leopoldina.

Por que investir no Porto do Rio?

Na opinião do empresário, mudar o porto do Rio significa mudar o próprio Rio, visto que a mudança de uma área da cidade é tomada como exemplo para outras. Não há sentido em crescer para a Zona Oeste (Barra e adjacências), se há uma área enorme dotada de infraestrutura, próxima ao centro da cidade e ao Aeroporto Santos Dumont. Ainda, o empresário ressalta a necessidade de o carioca voltar a dialogar com o mar em sua área central, que é uma das principais portas de entrada de turistas na cidade (estimou em 500.000⁷⁶ o número de pessoas que entram na cidade pelo porto).

Na visão da EBX, qual a vocação econômica da Cidade a justificar investimento do porte anunciado? E da Área do Porto? (Turístico, nova centralidade com a instalação de sede de empresas prestadoras de serviços? Cultural, uma extensão da Lapa e dos Centros Culturais da Av. Rio Branco e adjacências?)

O empresário vê o sucesso do projeto de revitalização da Zona Portuária através de uma abordagem de sua vocação mista. Além de equipamentos culturais, deverão ser implantados projetos que visem a construção de *Shopping Centers*, edifícios comerciais (em face à carência de escritórios na cidade) e edificações residenciais (estimou que as mesmas deveriam custar em torno de R\$150.000,00. Falou em *lofts* e apartamentos para casais jovens), além do projeto do *Cirque du Soleil* no Pier Mauá. Eike afirmou que uma área revitalizada, para dar certo, deve contar com uma casa de espetáculos, shoppings e cafés. Além disso, afirmou que projetos como o do porto só funcionam pelo dinamismo de poucas pessoas, pois tem que

⁷⁶ De acordo com dados divulgados pela Pier Mauá S/A, na última temporada (2007/2008), o Rio recebeu mais de 300 mil pessoas e registrou 152 atracações. A estimativa para a próxima temporada 2008/2009 é de aproximadamente 323.000 passageiros. Fonte: <http://www.piermaua.com.br>. Acessado em 23 de julho de 2009.

haver um “tocador”, uma visão empreendedora e a antecipação de recursos, tanto do fundo de turismo, quanto os direcionados para a Copa e Olimpíadas.

O que a proposta da EBX engloba? Quando surgiu o interesse da EBX em participar da revitalização? O que a EBX entende por Zona Portuária? Qual seria o perímetro das intervenções?

A EBX visa dar continuidade à sua política de investimentos na área de entretenimento e *Real Estate Development*, sempre com investimentos crescentes que visam trazer melhorias à cidade. Por este motivo, vê a revitalização da área portuária como um projeto promissor, o que faria parte da segunda onda de investimentos da empresa em projetos especiais (os primeiros foram o Mr. Lam e o Pink Fleet) Há aproximadamente um ano, surgiu o interesse da empresa em investir no local. Foi então elaborada uma proposta com o *Cirque du Soleil*, no sentido de implantar uma estrutura fixa do circo no Rio de Janeiro. Estudos foram feitos para que o empreendimento se localizasse na Barra (Terra Encantada – descartada por conta de logística inviável) ou na Lagoa (Estação do Corpo), sem sucesso. Houve, então, um interesse por parte do próprio *Cirque* na área do Píer Mauá. Desde então, a EBX já investiu US\$ 1 milhão em um estudo preliminar para a instalação de uma estrutura fixa do referido circo naquele local. Tal equipamento seguiria as diretrizes do *Cirque* para suas instalações, acompanhando o que já foi feito em outros países em que a companhia circense possui empreendimentos. O projeto foi realizado por um escritório canadense (que possui experiência em revitalização de áreas portuárias – citou Barcelona e Montreal) e visa, em linhas gerais, a construção de um teatro que comporte a companhia, uma escola circense (que integraria a comunidade ao projeto) e uma marina, já que na opinião do Eike, o Rio tem uma carência de marinas. O perímetro das intervenções ainda não está totalmente definido, mas seria do Píer Mauá até o prédio da Cibrazém (onde está prevista a instalação do AquaRio), correspondendo aos bairros Saúde e parte da Gamboa. Não há previsão de intervenções nas comunidades locais (o Prefeito Eduardo Paes teria se responsabilizado por isso). O projeto da EBX tem como meta o redescobrimto do Centro pelo carioca, inclusive para moradia. O carioca deve conquistar a água. Pretende, ainda, ser o catalisador de mudanças na região. Seria responsabilidade da Prefeitura “engenheirar uma massa crítica”, ou seja, o projeto deve ter volume, senão acaba sendo mais um “puxadinho” que não traz consigo nenhuma melhoria para o local. Dessa forma, seria possível tornar a área atrativa para usuários e moradores em potencial. Eike ressalta, ainda, que a revitalização do porto é uma reivindicação antiga, mas que não saiu do papel por conta da falta de alinhamento político entre as três esferas de governo. Portanto, Eduardo Paes teria uma chance única neste momento, por ser aliado político tanto do Governo Estadual, quanto do Federal.

Como a EBX entende que deva ser a parceria entre o Poder Público e a iniciativa privada na recuperação do Porto? Basta a alteração de parâmetros de ocupação e melhoria da infra-estrutura por parte do Poder Público?

A parceria entre o poder público e a iniciativa privada se daria através de várias ações integradas. O plano de revitalização tem que ser macro e a EBX está se envolvendo porque quer ajudar a cidade. O poder público acaba não conseguindo fazer uma intervenção desse porte porque não tem dinheiro, então é fundamental um consórcio do setor privado. Além disso, fazer um complexo habitacional é muito difícil, sendo preciso o *know-how* da iniciativa privada. Para viabilizar a revitalização, haverá a criação de um consórcio entre a EBX outras empresas do setor privado (ainda não divulgadas) para ser posto em prática o projeto do *Cirque*. Para o projeto ser viável, segundo Beto Costa, é necessário, no mínimo, 150.000 m² para operações de *Real Estate* (Eike não concorda com os números e sugere o número de 1

milhão de m²). A Prefeitura agiria no sentido de dar condições mínimas para a intervenção. Deveria, portanto, investir em obras de urbanização, tais como melhoria dos serviços públicos de infra-estrutura (iluminação, limpeza urbana, viária), segurança, alteração dos parâmetros de ocupação (falou em desapropriação de algumas áreas também) para possibilitar a reestruturação da área e um novo projeto de alinhamento. Eike não acredita que haja problemas no que diz respeito ao transporte na região.

Qual impacto esperado para a área, comunidades do entorno e para a cidade com esse projeto?

EB: “mudar o porto significa mudar o Rio”. Além disso, o projeto geraria mais oportunidades de trabalho na cidade.

A Perimetral é considerada um entrave para o desenvolvimento da área. Como o projeto de vocês encara esse problema?

Eike considera o projeto de derrubar a Perimetral inviável financeiramente. Ele acredita que há outras maneiras de se contornar esteticamente esse problema. Fazer o mergulhão significaria um gasto de 500 milhões de reais, o que seria muito dinheiro para tal. Afirmo, ainda, que existem outras alternativas para isso. No entanto, há a previsão da criação de 3.000 vagas em um estacionamento que seria construído embaixo da Praça Mauá.

Quais seriam as melhorias necessárias no que diz respeito à acessibilidade ao local?

Eike Batista não aponta nenhuma melhoria necessária no que diz respeito à acessibilidade. Diz, ainda, que a população de baixa renda já tem acesso à compra de veículos de transporte individual (moto), o que resolveria o problema daqueles que moram longe e que teriam que pegar várias conduções até a região.

Consideram algum caso internacional como modelo? Qual? Por quê?

Em alguns momentos da entrevista, Eike Batista citou o exemplo da revitalização da área portuária de Barcelona. No entanto, ao ser questionado sobre a inspiração do projeto, afirmou que não houve nenhuma, pois o projeto surgiu da aliança entre a EBX e o *Cirque du Soleil*. Em outro momento, destacou que grande parte dos projetos de revitalização de frentes marítimas no mundo são como uma “tábula rasa: põem tudo abaixo e reconstróem do zero”. O que ele afirmou que não aconteceria aqui. Citou, inclusive, que os representantes do *Cirque* gostaram muito da área por causa dos antigos armazéns, que foram considerados por eles construções muito bonitas.

Quais os maiores problemas para o desenvolvimento do turismo no Rio de Janeiro?

Como primeiro problema para o desenvolvimento do turismo no Rio, Eike apontou o Aeroporto do Galeão. O Rio sempre foi a principal porta de entrada no país, porém, há aproximadamente 20 anos, esse cenário foi modificado. Sugere que incentivos fiscais (no combustível de aviação) sejam concedidos às companhias aéreas para que o Rio volte a ser o principal aeroporto do país.

Além disso, cita a questão de segurança, mas não aponta um caminho para a solução desse problema, pois o vê como algo intrínseco na cidade. Beto Costa afirma que 80% dos turistas assaltados no Rio afirmam que voltariam à cidade apesar de tal problema e aponta a dengue como principal vilã (60% dos interessados na compra de pacotes turísticos desiste quando sabem de epidemias). Beto Costa afirma, ainda, que a divulgação da imagem do Rio no exterior ainda é feita de forma antiquada e retrógrada, deixando de atrair um grande número

de turistas por conta disso. Por fim, Beto Costa sugere que deveria ser feita uma mega campanha para mudar a imagem do Rio lá fora.

Susan Fainstein afirma que muitos locais turísticos acabam se destacando do contexto social local, criando realidades virtuais; vocês acreditam que o Rio corre esse risco?

EB: “É inevitável a construção de uma realidade nova. Qual é o problema de nivelar por cima? O que muitas vezes acaba acontecendo é que tudo o que não for construído legalmente, vai ser construído ilegalmente.”

Alguns estudiosos brasileiros apontam para o fato dos projetos de revitalização urbana se caracterizarem por intervenções pontuais, que não trazem retorno para a cidade como um todo, sendo muitas vezes segregadores. O que o senhor acha desse argumento?

Sobre intervenções pontuais, o empresário afirma que não ajudam em nada a revitalização de uma área. Caracterizou esse tipo de intervenção como “puxadinho”. Citou a Cidade da Música como um projeto absurdo, que foi um gasto enorme para nada. Só serviu para atrapalhar a vista da Av. das Américas. Quanto à segregação, o empresário vê o projeto como fonte de novos empregos, o que em sua visão, seria bom para as camadas mais pobres.

Processos de revitalização urbana muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. Aqui temos a Cidade do Samba, que trazia isso como uma justificativa de sua implantação. Você acredita que esse projeto tem essa característica? Por quê? Se não, o que faltou para que ela iniciasse esse processo?

Eike não acredita na relação da Cidade do Samba com a revitalização da área portuária, visto que sua construção não trouxe grandes benefícios para a região e a mesma não se mostrou como um catalisador da revitalização. Inclusive, a região nem está contemplada no perímetro inicial de intervenção.

É verdade que uma das alternativas estudadas como projeto âncora seria a instalação de um *Cirque de Soleil* no Píer Mauá? Segundo informações divulgadas na mídia, o investimento para compor a estrutura de instalação e serviços do *Cirque du Soleil* seria de US\$150 milhões. Quem arcaria com esse custo?

Ver respostas 4 e 5.

O projeto seria custeado pelo consórcios de empresas da iniciativa privada.

Como os novos projetos se relacionarão com os já existentes? Em que medida esses projetos vão alavancar o turismo?

Não há qualquer relação dos projetos novos com os existentes.

Os habitantes da área reclamam da falta de segurança; a rede precária de saúde; problemas na coleta de lixo; falta de oferta de empregos; enchentes; falta de saneamento básico; e opções de lazer e transporte. O seu projeto visa sanar algum desses problemas?

Projeto não visa sanar nenhum desses problemas, o empresário acredita que infra-estrutura urbana é responsabilidade da Prefeitura.

A Associação Comercial do Rio de Janeiro está discutindo um projeto com o Ministério das Cidades para implementar Áreas de Revitalização Econômica (ARE) no centro da cidade, como parte do projeto de revitalização da área central. Tal projeto, inspirado no modelo *Business Improvement District* (surgido no Canadá e implantado com sucesso na Philadelphia) propõe ações conjuntas entre o poder público e a iniciativa privada para

complementar os serviços públicos já prestados, tais como segurança pública, limpeza urbana e programas sociais, dentre outros, e cria a Contribuição para o Custeio das Áreas de Revitalização Econômica (CARE). A EBX teve participação neste grupo de trabalho? Qual seria a importância da adoção de tal sistema para o sucesso da revitalização do Porto do Rio?

Não acredita no sucesso das AREs, pois acha suficiente a carga de impostos já existente. Não acredita no apoio dos comerciantes para pagar mais um tributo.

Como manter o investimento e garantir o sucesso da recuperação da área ao longo do tempo?

O uso misto garantiria a manutenção da área, pois atrairia fluxo. Devem ser construídos apartamentos, espaços comerciais (lojas, restaurantes) e escritórios, o que gera um conjunto de segurança privada suficiente para o uso da área.

Haveria alguma relação entre a realização dos Jogos Olímpicos na cidade e a revitalização da Área Portuária?

Sim, é importante para a imagem da cidade.

O Rio é uma das cidades finalistas para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Caso a cidade seja escolhida em outubro, haveria o interesse da EBX em participar dessa empreitada?

A EBX já foi convidada a integrar o comitê para os jogos olímpicos e, caso a cidade seja escolhida, há o interesse da empresa em investir no projeto.

OBSERVAÇÕES GERAIS – Entrevista Eike Batista e Beto Costa:

O Pink Fleet se destaca por seu pioneirismo, já que não havia nenhuma outra embarcação deste nível na cidade. Investimento de 40 milhões de reais. Foi uma aposta visando apostar nas belezas naturais do Rio de Janeiro e aumentar suas opções de lazer. É mais voltado para a realização de eventos.

O MDX é um Hospital que visa sanar a carência de infra-estrutura da Barra. Foi instalado um heliponto (“se for utilizado para salvar uma vida, já valeu a pena”).

O projeto do Hotel Glória foi o resultado de uma longa busca para uma nova sede para o grupo de empresas de Eike Batista. Como o Rio tem carência de escritórios, Eike viu no Hotel Glória uma chance para construir uma torre de 11 andares para abrigar suas empresas (onde fica o anexo), além da possibilidade de salvar um ícone da cidade, já que outras empresas queriam transformá-lo em um Shopping Center. O projeto atual prevê a diminuição dos 600 quartos existentes para 220 a 260 novos quartos de um hotel 5 estrelas, visando, com isso, aumentar o luxo, o espaço e o conforto para os hóspedes. Há previsão de instalação de um restaurante de renome e da revitalização do centro de convenções, que comportaria 3.000 pessoas. Eike acredita no potencial do projeto pela proximidade do Hotel com o Aeroporto Santos Dumont. Crê, também, que o Hotel atrairá mais turistas para o Rio, visto que aqueles que atualmente só vêm participar de convenções acabariam ficando na cidade no fim de semana para desfrutar do que o Hotel terá a oferecer.

“Existe o privado e o privado” - Há uma diferença entre o modo de pensar da EBX e o de um empresário da iniciativa privada, por exemplo. Um banqueiro quer o retorno do investimento muito rápido (5 anos, por exemplo). Alguns investimentos iniciais da EBX são “a fundo perdido”, ou só se pagam a longuíssimo prazo.

Luiz Paulo Leal
Gerente de projetos urbanos da AP1 (Instituto Pereira Passos)
Em 26 de maio de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas (Porto do Rio)?

Primeiro porque o centro está esvaziando. Já é um processo longo. As 3 últimas décadas foram décadas de esvaziamento. Segundo porque tem áreas disponíveis mesmo, vazios urbanos, atividades que tinham muita força até a década de 70, praticamente não tinham mais nenhuma atividade, os pátios ferroviários, os armazéns. Muita área disponível, tanto vazio urbano quanto edificação vaga ou subutilizada.

O que a proposta da Prefeitura engloba (acesso, infra-estrutura, etc.)?

O plano é bastante viário pelo que a gente desenvolveu a partir de 2001. Na verdade a área portuária desde a década de 60 vem tendo sucessivos planos que não emplacam. E o nosso estamos batalhando pra emplacar. É uma proposta bastante baseada no viário, quer dizer na reestruturação.

Qual é o perímetro das intervenções?

Pode parecer estranho, mas essa é uma pergunta difícil. Porque a gente começou definindo uma área de interesse espacial urbanístico que correspondia à área que foi aterrada pelo Pereira Passos. Então, a gente considerou esse perímetro, mas aí longe do desenvolvimento do plano, a gente percebeu que os morros também eram importantes, então eles também foram incluídos.

Existe proposta de PPPs? Como serão estabelecidas?

A gente está considerando sim as PPPs. Na verdade, a PPPs que a gente espera é parceria público-público, porque a maior dificuldade, o maior entrave é o relacionamento entre os 3 governos. Para daí contar com a iniciativa privada. A princípio, a ideia é trabalhar com aquele instrumento previsto pelo Estatuto da Cidade que é a Operação Urbana, com cobrança de CEPAC. É o que está parecendo.

A Associação Comercial do Rio de Janeiro está discutindo um projeto com o Ministério das Cidades para implementar Áreas de Revitalização Econômica (ARE) no centro da cidade, como parte do projeto de revitalização da área central. Tal projeto, inspirado no modelo *Business Improvement District* propõe ações conjuntas entre o poder público e a iniciativa privada para complementar os serviços públicos já prestados, tais como segurança pública, limpeza urbana e programas sociais, dentre outros, e cria a Contribuição para o Custeio das Áreas de Revitalização Econômica (CARE). Vocês estudam implantá-los no projeto de revitalização do Porto do Rio?

O governo passado tinha um programa que eles chamavam de polos econômicos. Vários polos foram colocados. Então os que estavam na nossa área de atuação a gente trabalhou junto. Mais recentemente, teve a proposta da Light de fazer um polo ali na área da Rua Larga que é a Marechal Floriano. A ideia era que esses polos evoluíssem, porque como eles partiram da iniciativa privada, era mesmo para evoluírem para algo mais forte, tipo BIDs, AREs.

Qual impacto esperado para a área, comunidades do entorno e para a cidade com esse projeto?

Quando a gente desenvolveu o plano em 2001, foi criado na época o que a gente chamou de ‘grupo interlocutor’ que era na verdade várias associações ou pessoas com algum tipo de influência na área, tipo comerciantes. Esse grupo se reunia mais ou menos de 15 em 15 dias para discutir as propostas. Então eles tiveram uma participação. Eu posso dizer que a ‘Vila Olímpica da Gamboa’ foi uma proposta que veio desse grupo. Agora, como não aconteceram muitas coisas a não ser a ‘Cidade do Samba’ e a ‘Vila Olímpica’ não deu pra sentir muito que houve essa participação. Mas existe uma preocupação e desse governo atual também.

Como está o andamento do projeto da UIM (*Unione Del Italiani nel Mondo*) para os armazéns da Gamboa?

Ele está muito bem encaminhado, foi aprovado pelo IPHAN. A UIM são os proponentes do projeto, porque eles têm que entrar na Rouanet, a Prefeitura não pode ser o proponente. O projeto é de uma escola de restauração e uma de audiovisual.

A Perimetral é considerada um entrave para o desenvolvimento da área. Como vocês encaram esse problema? Como será o novo sistema viário da área, que promete interligar os bairros portuários à cidade?

O nosso plano era bem pé no chão. A gente não estava propondo demolir a Perimetral. A gente propunha demolir uma das rampas, que é a rampa que é mais próxima da Praça Mauá, porque ela causa ali uma degradação, ela é uma barreira muito grande, ela escurece aquele ambiente e seria uma maneira de diminuir o fluxo de veículos, você tirando dali, redireciona os circuitos todos. E aí com essa nova redefinição do plano é que veio essa história da Perimetral. Então, ela está entrando no âmbito da operação urbana. Porque quando a gente começou o plano em 2001, ainda não tinha o Estatuto da Cidade, ainda houve aquela questão toda de consolidar a operação urbana e aí a Prefeitura ficou muito com pé atrás para utilizar esse instrumento e a gente não tinha regulamentação. São Paulo já tava preparado, já tinha alguma coisa engatilhada. Só de uns dois anos pra cá que a gente vem trabalhando esse conceito, que a gente percebeu que a única maneira de você conseguir levantar recursos de uma maneira mais prática, que não dependa da boa vontade do Governo Federal é a operação urbana, porque aí você incorpora o mercado. Isso tudo dá uma dinâmica muito interessante.

[Comparando com o *Big Dig*] A Perimetral seria muito menos complexo do que é lá. Pra gente é mais simples, precisaria só duas pistas para cada lado. Já que está se considerando tirar a Perimetral, e a gente defende, então que se faça o mínimo de túnel possível, porque a gente sabe que é muito caro. Então, a gente está propondo que não seja um túnel até a Rodoviária, que seja um túnel o menor possível pra dar uma articulação razoável. A ideia seria ligar o Mergulhão da Praça XV e um túnel por baixo do Morro de São Bento, quer dizer, cortar um caminho ali, e articular com a Rodrigues Alves até a Barão de Tefé mais ou menos, ali afloraria e viria em nível. Aí permitiria tirar até a Rodoviária, mas a Rodrigues Alves assumiria. Então, a gente está definindo isso e acha que é mais ou menos razoável, pois seria um túnel de 1 km.

Consideram algum caso internacional como modelo? Qual? Por quê?

Vários. Mas, principalmente Puerto Madero. Essa experiência de Belém a gente conhece. Basicamente Puerto Madero. E mais recentemente as experiências francesas de operações urbanas, eles não chamam bem dessa maneira, mas a lógica é de você capturar do mercado imobiliário os recursos para reformular a estrutura, então é essa lógica que a gente está trabalhando.

Quais os maiores problemas para o desenvolvimento do turismo no Rio de Janeiro?

Eu acho que os problemas que a cidade tem e não consegue resolver, os problemas estruturais, começando pelo transporte. Eles [transportes] não conseguem ter uma lógica. Os modais competem entre si. E é uma coisa que o técnico de planejamento urbano não consegue resolver, porque cai numa esfera que foge a qualquer tipo de lógica, ele está num nível da disputa política e econômica mesmo. E é claro que tem vários outros, tem a questão da violência, da distribuição de renda. Mas aí é o Brasil como um todo. O Rio tem problemas que você vê em todas as cidades brasileiras. Em qualquer lugar que você vai tem favela, pra mim isso é um problema estrutural da cidade brasileira. E eu acho que tem uma tendência aí, temos um plano de habitação, chegou-se à conclusão que é necessário sim produzir muita habitação pra você de alguma maneira dar conta desse déficit.

Os habitantes da área reclamam da falta de segurança; a rede precária de saúde; problemas na coleta de lixo; falta de oferta de empregos; enchentes; falta de saneamento básico; e opções de lazer e transporte. O projeto da Prefeitura prevê sanar algum desses problemas?

A gente percebe que houve um esvaziamento da área central. Quando eu falo área central, eu falo do bairro Centro. Eu diria que o núcleo metropolitano que se esvaziou. Porque a Zona Sul também perdeu muita população. Nesses últimos anos, essa tendência talvez tenha mudado um pouco, porque houve um certo *boom* imobiliário antes da crise, mas nesses últimos 30 anos a tendência era do núcleo esvaziar e crescer a periferia. A gente sabe que precisa reverter essa política até por uma questão de lógica de funcionamento da metrópole, a gente tem um deslocamento absurdo hoje que você leva duas horas pra vir da Barra pra cá. Mas a gente sabe também que tem grandes interesses de grande incorporadoras que têm terrenos lá na Barra, gente que faz grilagem em Campo Grande. Tem uma questão política aí, não é uma questão técnica.

Sobre o projeto de 2001, vocês mudaram muito a concepção?

Deu uma atualizada, embora eu ache que o conceito da estrutura urbana que a gente propôs a gente tá defendendo isso. Entrou a coisa da Perimetral aí deu uma mudada no projeto físico, mas a estrutura é a mesma. Porque a gente sabe que a Perimetral é uma via de passagem, precisa ligar Copacabana com a saída da cidade, então os esquemas do Plano de 2001 funcionam, mostra a Perimetral como uma passagem importante que a gente tem que manter, uma ligação estrutural. A gente quer definir um sistema viário, uma melhor conexão entre as vias secundárias.

[É, porque a região portuária ela é meio isolada] É, ela tem uma deficiência de comunicação entre os bairros, os bairros são muito segmentados. Porque como tem ali uma geografia toda especial, o relevo faz uma certa compartimentação. E a gente percebia que a ligação entre os bairros era toda pela Rodrigues Alves, fazendo com que você nunca entrasse. Então, a gente queria justamente definir uma espinha dorsal que é o que a gente chama de 'Binário do Porto' que é um conjunto de vias para dar um caráter urbano com priorização do pedestre, mobiliário urbano correto.

Como essa revitalização vai ser mantida?

Aí entra num sistema de conservação normal da cidade. A gente quer que a CEPAC pague toda a infra-estrutura, que o município não tenha que entrar com nenhum recurso. A gente quer que parte da valorização traga recursos para financiar a infra-estrutura que tudo que a gente propuser seja pago por esses recursos. A gente quer evitar que a valorização enriqueça meia-dúzia de proprietários privados. Mas na área portuária é uma situação um pouco diferente que o maior proprietário é o Governo Federal.

Haveria alguma relação entre a realização dos Jogos Olímpicos na cidade e a revitalização da Área Portuária?

Tem uma relação grande, inclusive agora alguns dos equipamentos dessa nova proposta estão sendo colocados nessa área. A vila da imprensa. E também parte das acomodações, porque a cidade precisaria criar mais 20.000 vagas de hotel e isso é inviável no prazo que tem, porque tem também o problema de que não adianta construir hotel para uma demanda pontual, então a proposta é fazer isso com transatlântico, como a estação fica ali, a ideia é usar 6 navios ancorados.

Como fica a área alfandegada da orla? Será aberta aos cidadãos em alguma parte?

A nossa proposta é fazer algo como essas passarelas que tem no aeroporto que são móveis [*Fingers*]. Na verdade 3 *piers*, cada um com uma passarela, e o turista sairia direto nessa passarela climatizada, ela estaria suspensa, você poderia caminhar por baixo e a área alfandegada estaria ali [em cima]. Você entraria no armazém por cima. Mas não é bem assim que a operadora vê. O que ela fez? Ela recuperou uma parte das áreas mas manteve a área alfandegada.

O projeto do VLT está mantido nessa proposta atual?

O VLT é uma proposta que a gente sabe que depende também de uma reestruturação do transporte. Não adianta também a gente entrar com ele ali pra competir com ônibus. Tem que ter uma lógica geral como é em qualquer cidade decente do mundo. Como eu falei, existe uma dificuldade de diálogo entre os diferentes setores. Então, o plano de transportes dialoga muito mal com o plano diretor que dialoga muito mal com o plano de habitação. Parece que não se encaixam. Tem dificuldade de articulação na Prefeitura. Tem que ser um plano que tenha essa pretensão de trazer setores que não estão muito acostumados a estarem atrelados. A gente lida com interesses, forças muito fortes. Existe um certo desânimo dos técnicos. É um estrutura muito rígida.

Em algumas entrevistas nos EUA, os profissionais ficaram impressionados com a falta de transporte hidroviário na região (já que o transporte hidroviário somente liga Niterói ao Rio). Na revitalização, qual tipo de transporte hidroviário seria implantado? Quais serão as novas linhas criadas?

Naquela altura havia uma proposta de uma estação na altura do armazém 18, que seria uma articulação com a rodoviária. Eu hoje já diria que não é muito bem ali o lugar ideal.

[Mas pra ligar com Flamengo, Botafogo não?] Pra ligar com as outras áreas da Baía: São Gonçalo, Niterói, Ilha do Governador. Todos esse lugares poderiam ter uma acessibilidade melhor ao Centro como um todo, e ali é um ponto interessante, eu acho que poderia ter a Praça Mauá tranquilamente. Mas o problema é que a região portuária sempre foi muito ligada com a atividade portuária. Na década de 90, o Cais da Gamboa ficou quase parado, mas ele tinha uma atividade, nunca chegou a ficar totalmente parado. Então, a atividade portuária corta essa possibilidade. Fora de cogitação tirar o porto do Rio de Janeiro, pra cidade não é interessante. Traz muita receita. Puerto Madero, por exemplo, estava completamente abandonado, o porto já não era mais ali. Aqui não, o Píer Mauá tudo bem, ele ficou fora de operação porque teve um problema estrutural.

Como você acha que esse projeto de revitalização dialoga com as favelas do entorno?

Proporcionar uma valorização e criar os meios para que aquilo ali se desenvolva. Porque são áreas muito interessantes, mas que estão muito degradadas. Tem muito tempo que não tem uma estrutura de conservação que consiga manter, muito desperdício de boas situações, tem

mirantes que estão mal conservados, são lugares terríveis, lugar que não convida e poderia ter possibilidades fantásticas. Então, a gente acha que são esses os lugares que a gente podia dar a contrapartida desse lado social, os programas de até 3 salários de habitação, são áreas ótimas para aluguel social.

[A gente pergunta isso por notar que existem outros projetos semelhantes onde houve um processo de gentrificação] A gente sabe disso. Eu acredito que para evitar isso só subsidiando. Esse aqui é um plano basicamente urbanístico. Era requalificar o espaço, achando que isso seria suficiente para atrair investimento privado. Mas a gente sabe que isso não é suficiente. Que a iniciativa privada está esperando um sinal muito forte, eles querem que o governo entre fazendo as obras para depois eles aproveitarem. Aí por isso surgiu a ideia da operação urbana, porque ela é capaz de capturar uma parte do dinheiro para subsidiar. O plano prevê alguma coisa em torno disso. E desde o início a gente vem falando para abertura de linhas de crédito para pequenos empreendedores, que seria uma maneira de capitalizar o pessoal que está lá e evitar que haja uma fuga, venda sua casa e participe de um processo especulativo. Agora a gente sabe também que todo mundo que vive de aluguel sofre mais com esse tipo de situação. Mais um motivo para ter um programa de aluguel social forte.

Como serão disponibilizados espaços para o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários privados? Quais são os instrumentos urbanísticos que serão utilizados?

Em cima da ideia de que a área central está esvaziando, a gente defende um readensamento. A ideia é chegar a níveis de adensamento de bairros mais vivos, que tem mistura de classes, mistura de usos como Copacabana, Catete, Flamengo, então, são bairros bastante densos – 300, 400 habitantes por hectare. É uma meta interessante. Isso permitiria só na região portuária mais ou menos 150.000 habitantes. Pro Centro como um todo poderia ter 350.000 até mais. Isso seria uma maneira inclusive de reestruturar a área de transporte de alta capacidade. O centro é bem servido de infra-estrutura, mas precisaria ter uma melhor incorporação da Zona Sul. O metrô é muito restrito.

Em entrevista, o empresário Eike Batista alegou que há uma carência de marinas na cidade. Ele acredita que seria interessante incluir uma marina no projeto do porto. O que a Secretaria de Urbanismo acha dessa ideia?

A gente acha legal, mas não tem nada concreto. Na época do Guggenheim se pensava nisso também. Seria um ponto ótimo para a saída de um barco, na medida em que o Píer seja devolvido para a cidade, com uso efetivo, no dia-a-dia. Ter um local para você passear, talvez pudesse ser uma marina pública.

Como se chegou ao custo dos terrenos de R\$32,00/m² (conforme divulgado na apresentação do projeto)?

É muito difícil dizer o custo por m². Na verdade a gente fez um monte de avaliações. E a gente chegou a esse número, mas eu teria reservas ao afirmar “vale tanto”. Eu diria que o valor hoje deve ser diferente, porque só de o Prefeito ter falado “vou fazer, vou investir” já triplicou o valor. Eu pessoalmente nem acho que é uma boa estratégia.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)