

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARIANA LIMA MENEZES

DEVOLVER O MAR AOS CIDADÃOS CARIOCAS?

Diferentes perspectivas sobre a cultura na revitalização de frentes marítimas

NITERÓI, RJ

2009

Livros Grátis

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

Milhares de livros grátis para download.

MARIANA LIMA MENEZES

DEVOLVER O MAR AOS CIDADÃOS CARIOCAS?

Diferentes perspectivas sobre a cultura na revitalização de frentes marítimas

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre, Área de Concentração: Produção do Espaço e Cultura.

Orientadora: Prof. Dra. FERNANDA SÁNCHEZ

Niterói, RJ

2009

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

M543 Menezes, Mariana Lima.

DEVOLVER O MAR AOS CIDADÃOS CARIOCAS?

Diferentes perspectivas sobre a cultura na revitalização de frentes marítimas / Mariana Lima Menezes. – 2009.

151 f.

Orientador: Fernanda Sánchez.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Escola de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

Bibliografia: f. 109-112.

1. Urbanismo – Rio de Janeiro (RJ). 2. Projeto urbanístico. 3. Empreendedorismo. 4. Porto do Rio de Janeiro (RJ). I. Sánchez, Fernanda. II. Universidade Federal Fluminense. Escola de Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD 307.76098153

MARIANA LIMA MENEZES

DEVOLVER O MAR AOS CIDADÃOS CARIOCAS?

Diferentes perspectivas sobre a cultura na revitalização de frentes marítimas

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre, Área de Concentração: Produção do Espaço e Cultura.

Aprovada em novembro de 2009 .

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. FERNANDA SÁNCHEZ – Orientadora
UFF

Prof. Dr. GLAUCO BIENENSTEIN
UFF

Prof. Dra. ROSEMARY COMPANS
Centro Universitário Metodista Bennett

Niterói, RJ
2009

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Ana Cristina e Carlito, pelo intenso apoio durante todo o longo processo de formação educacional

Ao meu marido Hugo, companheiro há uma década, sempre paciente, sempre ao meu lado

Aos meus avós, Aníbal, Terri e Sinea pela educação e dedicação

À Miá por nos mostrar a importância de uma família unida e, claro, pela gentileza de revisar essa dissertação

Aos meus tios queridos, Ana Lúcia, Marco Aurélio, Mirinha, João, Regina, Renoir, Arinos (*in memoriam*) e Vilma que me acolhem como filha

À Leticia, Emmanuel e Daniel, pelo carinho e atenção

Aos meus primos-irmãos Leo, André, Cris, Felipe, Marcelo, Diego e Rodrigo pela cumplicidade

À Marcela, querida amiga desde os tempos de infância, que caminhou junto comigo nessa grande busca de conhecimento

Aos queridos amigos, Bruna, Fabíola, Sandy, Luciana, Rosana, Carlinhos, Claudinha, Karina, Vivi, Farran, Fábio, Leandro, Paulinha, por me apoiarem e relevarem meu sumiço

À professora Fernanda Sánchez, pela sempre delicada maneira de nos orientar, pelo apoio e compreensão

Ao professor Glauco Bienenstein, por ter participado do enriquecimento deste estudo

À professora Rose Compans pela fundamental contribuição ao meu trabalho, não só por sua rica produção acadêmica, como pelo acompanhamento, desde a minha graduação

RESUMO

Programas de revitalização de áreas centrais degradadas assumem o papel de catalisadores de investimentos públicos e privados. Dentro desse novo paradigma, um dos objetivos centrais do planejamento urbano passa a ser a recriação de espaços da cidade, destinados principalmente aos turistas nacionais e estrangeiros, sempre em articulação com os interesses de determinados segmentos econômicos e políticos dominantes.

Dentro desse panorama, abordamos as propostas de cunho turístico-cultural para o Porto do Rio. Nossa busca teve o intuito de reconhecer a relação entre os Grandes Projetos Urbanos (GPUs), a esfera da cultura e a reestruturação urbana. Desenvolvemos, então, uma reflexão acerca dos recentes projetos urbanos, de base turístico-cultural, que vêm sendo entrelaçados por iniciativas de diferentes atores públicos e privados, para a chamada “revitalização” da região do Porto do Rio de Janeiro, no período de 2000, até os dias de hoje.

Nosso trabalho consiste na revisão bibliográfica sobre o tema em questão, e se baseia no estudo de casos-referência, ou observação de experiências localizadas de planejamento que serviram, ou ainda servem, de modelo para outras, como Baltimore e Boston. Para fundamentação da análise, realizamos entrevistas qualitativas, levantando as questões que nortearam nossa pesquisa, junto a acadêmicos estrangeiros, com estudo relevante nos campos da Geografia, Sociologia e Urbanismo; representantes das municipalidades de Baltimore, Boston e Rio de Janeiro, além de instituições e empresas com atividade ligada a projetos de frente marítima. O confronto entre as diferentes perspectivas dos atores entrevistados nos permitiu balizar o papel da cultura, na reestruturação do Porto do Rio, bem como realizar a análise crítica das potencialidades e limites deste modelo de projeto urbano.

Palavras-chave: GPUs, Empreendedorismo Urbano, Revitalização de frentes marítimas, Porto do Rio.

ABSTRACT

Revitalization programs in degraded central areas have taken the main role as a catalyst of both public and private investments. In this new paradigm, one of the main objectives of urban planning had become the recreation of urban spaces primarily destined for tourists, always in articulation with the interests of local elite's determined segments.

In this overview, the cultural touristic proposals for the Rio's harbor area were analyzed. This study aimed to establish a relation between these Large-Scale Urban Projects, the cultural environment and urban renovation common aspects. To do so, it was necessary to reflect about recent urban projects that are connected through initiatives of public and private actors, to the so-called "revitalization" of Rio's harbor region, from 2000 to nowadays.

This study consists in bibliographical revision about the main subject and it is also based on the analysis of reference cases, as well as the observation of localized planning experiences that were or still are considered models to others, such as Baltimore and Boston. In order to substantiate our research, qualitative interviews were done - raising the main questions which guided our investigation - with American academics well-known for their work on geography, sociology and urbanism; municipality representatives from Baltimore, Boston e Rio de Janeiro; as well as workers of institutions which has its activities connected to waterfront projects. The confrontation of different perspectives permitted us to determine culture's role in the revitalization of Rio de Janeiro's port, as well as analyze the potentialities and limits of this urban project model.

Keywords: Large-Scale Urban Development Projects, Urban Entrepreneurialism, Waterfront Renewal, Porto do Rio.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Fig. 1 - Grupo de manifestantes em choque com a polícia	29
Fig. 2 - Battery Park City (Nova Iorque)	36
Fig. 3 – New England Aquarium (Boston)	40
Fig. 4 – Quincy Market (Boston)	40
Fig. 5 - Quincy Market à época de sua construção	41
Fig. 6 - Malha viária do <i>waterfront</i> de Boston antes do Big Dig	42
Fig. 7 – Boston <i>waterfront</i> após conclusão do Big Dig	42
Fig. 8 – Projeto Rowes Wharf (Boston)	43
Fig. 9 - Projeto Rowes Wharf (Boston)	44
Fig. 10 – Novo plano diretor do distrito comercial (Baltimore)	46
Fig. 11 – Foto aérea do distrito comercial (Baltimore)	46
Fig. 12 – Projeto de auto-estrada cortando o <i>waterfront</i> (Baltimore)	48
Fig. 13 – Plano de 1964 para o <i>waterfront</i> (Baltimore)	48
Fig. 14 - Inner Harbor no início de 1973 (Baltimore)	49
Fig. 15 - Chegada de veleiros, em 1976, no Inner Harbor (Baltimore)	50
Fig. 16 – Sucesso no lançamento do Harborplace (Baltimore)	51
Fig. 17 – Harborplace hoje (Baltimore)	51
Fig. 18 – Foto aérea Inner Harbor e Harborplace (Baltimore)	52
Fig. 19 – Orgulho da revitalização urbana em Baltimore	53
Figs. 20 e 21 – Degradação Inner Harbor (Baltimore)	54
Fig. 22 – Inner Harbor (Baltimore)	54
Figs. 23 e 24 – Waterfront Partnership (Baltimore)	55
Figs. 25 e 26 – População de baixa renda (Baltimore)	57
Figs. 27 e 28 – Fells Point (Baltimore)	58
Fig. 29 e 30 – Power Plant no Inner Harbor (Baltimore)	59
Fig. 31 – Mapa da região portuária do Rio de Janeiro	76
Fig. 32 – Projetos turístico-culturais no Porto do Rio	79
Figs. 33, 34 e 35 – Vila Olímpica da Gamboa	81
Fig. 36 – Projeto do AquaRio	86
Fig. 37 – Projeto do AquaRio	86
Fig. 38 – Prédio Cibrazém (Porto do Rio)	87
Fig. 39 – Armazém onde será o Museu do Amanhã	88
Fig 40 - Revitalização urbana – Porto Maravilha	91
Fig 41 – Propostas do Projeto Porto Maravilha	93
Figs 42 e 43 –South St. Seaport (Nova Iorque)	95

SUMÁRIO

<u>INTRODUÇÃO</u>	1
<u>1 - OS FUNDAMENTOS DE UM MODELO: A RELAÇÃO ENTRE O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO, OS GRANDES PROJETOS URBANOS (GPUS), A CULTURA E A SOCIEDADE</u>	8
1.1 – A GESTÃO EMPRESARIAL DA CIDADE: EMPRESARIAMENTO URBANO E PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	16
1.2 – GRANDES PROJETOS URBANOS (GPUs) COMO FÓRMULAS DE RENOVAÇÃO URBANA	22
1.3 – RENOVAÇÃO URBANA E GENTRIFICAÇÃO: CONSEQUÊNCIA OU INTENÇÃO DE PROJETO?	26
<u>2 – RENOVAÇÃO EM ÁREAS DE <i>WATERFRONT</i> – UMA TENDÊNCIA MUNDIAL</u>	30
2.1 – RECONHECENDO AS REFERÊNCIAS: NOTAS ACERCA DE ALGUMAS EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS	37
2.2 - PERSPECTIVAS EM CONFRONTO PARA UM MESMO OBJETO DE REFLEXÃO E AÇÃO: A RENOVAÇÃO DE FRENTES MARÍTIMAS SOB DIVERSOS ÂNGULOS	60
<u>3 – O PORTO DO RIO</u>	68
3.1 – CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA: BREVES NOTAS HISTÓRICAS, INDICADORES SOCIAIS E ESPACIAIS	68
3.2 – Os PROJETOS URBANOS TURÍSTICO-CULTURAIS DOS ANOS 2000: INTERVENÇÕES PONTUAIS OU PROJETOS ENTRELACADOS?	75
<u>CONSIDERAÇÕES FINAIS</u>	100
<u>REFERÊNCIAS</u>	109
<u>APÊNDICES</u>	113

I – MATRIZES COMPARATIVAS	113
II - ENTREVISTAS QUALITATIVAS	120
COLIN TARBERT (BALTIMORE DEVELOPMENT CORPORATION)	120
EIKE BATISTA E BETO COSTA (EBX)	122
GARY COLE (LAND USE & URBAN DESIGN DIVISION OF BALTIMORE)	127
KEN FARMER (PROJECT FOR PUBLIC SPACES)	129
LAURIE SCHWARTZ (BALTIMORE WATERFRONT PARTNERSHIP)	132
LUIZ PAULO LEAL (INSTITUTO PEREIRA PASSOS)	134
NEIL SMITH (CITY UNIVERSITY OF NEW YORK)	138
ROBERT KROIN (BOSTON REDEVELOPMENT AUTHORITY)	142
SHARON ZUKIN (BROOKLYN COLLEGE E CITY UNIVERSITY OF NEW YORK)	148
SUSAN FAINSTEIN (HARVARD UNIVERSITY)	150

INTRODUÇÃO

As cidades são produtos da natureza humana e por essa razão, retratam bem, especialmente no capitalismo, o desequilíbrio de distribuição de riquezas, os conflitos da vida em sociedade, além de serem palco da luta social. Os interesses de classes influenciam e determinam as políticas públicas, que priorizam apenas determinadas áreas do tecido urbano e determinadas classes sociais em detrimento de outras.

O planejamento urbano no Brasil, a partir dos anos noventa, começa a orientar-se para uma tendência pós-moderna¹ de modelos europeus e norte-americanos de intervenções urbanas, após uma crise municipal que evidenciava um “[...] aumento do desemprego e das demandas sociais, da guerra fiscal e da diminuição dos recursos públicos nacionais, decorrentes dos cenários internacionais” (MARICATO, 2001. p.61). Experiências internacionais bem-sucedidas, que acabaram tornando-se referência no novo modo de gestão da cidade, passaram a ser replicadas e tomadas como grande salvação, diante de um quadro urbano decadente. As premissas de um tipo de planejamento denominado agora estratégico, passaram a ser, então, difundidas por meio de consultorias, manuais ou roteiros, como receitas de melhoria econômica.

¹ O pós-modernismo na cidade se caracterizou pelo rompimento com a ideia modernista do planejamento urbano em larga escala e passou a encarar o espaço urbano como um tecido fragmentado, “uma ‘colagem’ de usos correntes muitos dos quais podem ser efêmeros.” (HARVEY, 1989. p. 69)

Neste cenário, os governos municipais, no Rio de Janeiro, vêm seguindo uma agenda internacional do planejamento estratégico urbano, que promete crescimento econômico competitivo, dentro do que se convencionou chamar 'mercado de cidades' (SÁNCHEZ, 2003). É neste contexto que emergem e são afirmados, nesta cidade, os projetos urbanos relacionados à cultura e ao turismo, objeto desta investigação.

Num mundo dominado pela crescente utilização do marketing, onde tudo gira em torno do mercado e qualquer coisa pode virar bem de consumo, não é de se estranhar que as cidades também tenham se tornado mercadoria e, portanto, venham sendo geridas como tal.

As cidades latino-americanas, apesar de seguirem a agenda internacional urbana do Planejamento Estratégico, a fim de emergirem internacionalmente, enfrentam problemas devidos:

às limitações destes processos [de democratização política e de descentralização do Estado] e aos efeitos sociais das políticas de ajuste, acrescentadas às desigualdades e marginalidades herdadas, à debilidade da sustentação sociocultural das cidades e aos graves déficits de infraestrutura e serviços públicos (MARICATO, 2001. p. 165).

Apesar de obterem algum sucesso com grandes projetos de desenvolvimento urbano, dando vida ao setor da construção civil, esse modelo acabou acentuando contradições e déficits antes existentes (BORJA, CASTELLS, 1996).

Os projetos de cunho turístico-cultural, que serão focalizados nesta dissertação, são sinônimos, para os gestores urbanos, de catalisadores de processos de crescimento econômico, no intuito de atrair visitantes e aumentar a circulação de capital. É essencial que analisemos, portanto, como as cidades e seus territórios "eleitos" são moldados de modo a atrair visitantes, e qual o impacto econômico, cultural e espacial que esse tipo de política urbana traz para os habitantes locais e para todos os cidadãos (HOFFMAN; FAINSTEIN; JUDD, 2003).

No mercado global, governos locais e suas respectivas coalizões, com interesses localizados, disputam entre si para atrair turistas, pois o fomento da indústria do turismo gera investimentos de grandes redes hoteleiras e crescimento econômico, além da possibilidade de melhorias urbanas. É notável, portanto, uma acirrada competição para sediar grandes eventos (competições esportivas, fóruns culturais, sociais, eventos culturais e artísticos, festivais, feiras, etc.), além da implantação de espaços culturais de renome internacional que, em sua grande maioria, são concebidos por meio de projetos de arquitetura de vanguarda.

Outra discussão fundamental dentro do tema da chamada 'revitalização urbana', para pensá-la na perspectiva crítica, passa pelo desvendamento de sua natureza, seus destinatários e os processos nela envolvidos: 'como' e 'para quem' a reurbanização é pensada, principalmente pelo fato de os governos importarem modelos estrangeiros, sem antes promoverem debate amplo acerca da situação socioeconômica em diversas escalas, ou dos projetos em disputa no âmbito local. Portanto, devemos sempre atentar para os discursos que fundamentam os projetos de renovação, para desvendar seus objetivos, implícitos e explícitos, para melhor questionar o seu alcance social e urbanístico.

Objeto teórico e relevância do estudo

O presente estudo pretende apresentar e desenvolver uma reflexão acerca dos recentes projetos urbanos, de base turístico-cultural, que vêm sendo entrelaçados, por iniciativas de diferentes atores públicos e privados, para a chamada "revitalização" da região do Porto do Rio de Janeiro, no período de 2000 até os dias de hoje. Nosso recorte espacial engloba os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, perímetro que abrange todos os projetos aqui estudados. A pesquisa é baseada em estudo de casos-referência, isto é, observação de experiências localizadas de planejamento que serviram ou ainda servem de modelo para outras.

Acreditamos poder relacionar a implantação de tais projetos à afirmação política e simbólica de um modelo global de gestão urbana, na esfera local, característico do pós-modernismo: a reestruturação de frentes marítimas, um dos lugares-comuns nesse tipo de planejamento e projeto urbanos.

Para tal, decidimos traçar um panorama dos limites e possibilidades do projeto de reestruturação do Porto do Rio, por meio do estudo dos projetos turístico-culturais, propostos com o objetivo de catalisar o desenvolvimento da região. Essa análise será realizada com base no material colhido por meio de pesquisas qualitativas, cujo resultado nos ajuda a delinear um quadro do que está sendo pensado sobre as requalificações de frentes marítimas, atualmente. A ideia é estabelecer um diálogo crítico entre as referências teóricas revisadas no início do trabalho, as entrevistas qualitativas e o que está sendo proposto para o Rio de Janeiro.

O marcante simbolismo que envolve os grandes projetos urbanos, hoje, acaba por mascarar o que eles realmente representam para a cidade, bem como seus impactos no local de implantação, sejam eles benéficos ou não. Isso gera uma limitada imagem do projeto junto aos cidadãos, que acabam acreditando num "produto" exaltado por aspectos positivos, solução para a crise urbana, o que muitas vezes não é verdadeiro. Nessa perspectiva, cabe analisar os projetos culturais propostos para nossa área de estudo, bem como sua relação com o projeto Porto Maravilha², no intuito de expor questões importantes para iniciar o debate sobre esta mais recente proposta.

A relevância deste estudo também pode ser ressaltada, uma vez que a relação entre os Grandes Projetos Urbanos, a esfera da cultura e a reestruturação urbana ainda é pouco abordada em estudos acadêmicos, direcionados especificamente para estes casos cariocas, embora bastante discutida no âmbito da teoria urbana em obras nacionais e internacionais (ARANTES, 2000; JAMESON, 1998; ZUKIN, 1991).

² O projeto Porto Maravilha foi anunciado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, em 23 de junho de 2009, em cerimônia oficial, com a presença do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do Governador Sérgio Cabral e do Prefeito Eduardo Paes, tendo como objetivo principal a revitalização da região portuária, englobando obras de infraestrutura, habitação e de cultura.

Consideramos o tema relevante e atual, pelo fato de observarmos uma tendência mundial de projetos semelhantes de renovação de frentes marítimas, que podem e devem ser interpelados na perspectiva do debate acadêmico. Com o objetivo de compreender esse panorama internacional, trabalharemos com algumas experiências que se tornaram paradigmas e que foram "vendidas" como modelos bem-sucedidos de gestão urbana.

Ressalta-se também, a relevância do aprofundamento de estudos urbanos nesta área temática, tendo em vista o volume de recursos que tais obras têm canalizado na metrópole, bem como seu papel destacado nas políticas urbanas, dentro das quais são apresentadas como grandes realizações (NOVAIS et al., 2007).

O caso do Rio de Janeiro é interessante, pois observamos diversas tentativas frustradas de renovação da área portuária, por meio de diferentes projetos ao longo dos anos, e uma recente retomada, caracterizada por uma sucessão de novas iniciativas. Por essa razão, a título de contextualização, este estudo recupera um breve histórico do que foi proposto para a área, bem como projetos realizados e em implantação no entorno. Dessa forma, podemos tentar compreender se há uma relação de continuidade, coerência ou ruptura entre o que está sendo atualmente proposto - sobretudo no que diz respeito aos projetos turístico-culturais - e o que o fora, sem sucesso, no passado.

Procedimentos metodológicos e estrutura expositiva

Para desenvolver nosso estudo, iniciamos com o reconhecimento da literatura da área em questão, priorizando os temas: Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano (conceituação e estudos comparativos); cultura e reestruturação urbana; grandes equipamentos da cultura; imagem urbana; reconversão de lugares; gentrificação; e exclusão/inclusão social.

Foram escolhidos, como referências principais, alguns autores cuja obra é de extrema relevância na caracterização e compreensão do objeto tratado. Como o planejamento urbano, hoje, ainda está baseado no Planejamento Estratégico, foi essencial pesquisar a contribuição de Jordi Borja e Manuel Castells (1997), a fim de melhor fundamentar a argumentação sobre esse modelo de gestão urbana. Pela análise do empresariamento urbano e a crítica à réplica de modelos, visando à competição global, escolhemos o trabalho de David Harvey (1996). Otilia Arantes (1998, 2000) nos chamou a atenção, por sua visão crítica frente aos projetos culturais como pontos-chave, nos processos de renovação urbana. Na mesma linha crítica, utilizamos também textos de Fernanda Sánchez (2003), para fundamentação de conceitos como 'mercado de cidades' e compreensão de processos de difusão de modelos.

Escolhemos trabalhar com entrevistas qualitativas³, levantando as questões que nortearam nossa pesquisa, junto a acadêmicos estrangeiros, que têm um estudo relevante no campo da geografia, sociologia e urbanismo; representantes de municipalidades, cujo projeto de revitalização de frente marítima é reconhecido como modelo internacionalmente; representantes de instituições privadas, que atuam em projetos de desenvolvimento urbano; e no caso específico do Rio, a iniciativa privada, em contraponto ou convergência, com o Instituto de Urbanismo Pereira Passos.

A partir dessas contribuições, traçamos matrizes comparativas das respostas obtidas, de forma a melhor compará-las e extrair o máximo de conteúdo para fundamentação da análise aqui presente. Construída a matriz, podemos, então, usar as diferentes perspectivas como base para uma aplicação mais direta aos projetos do Porto do Rio.

Iniciamos nosso trabalho contextualizando o objeto de estudo, por meio da reflexão do papel da cultura nas renovações urbanas em frentes marítimas, bem como algumas indagações pertinentes ao caso do Rio de Janeiro.

³ Ressalta-se que os relatórios das entrevistas realizadas durante viagem técnica - de 30 de março a 10 de abril de 2009 – estão anexados a este estudo e foram desenvolvidos em parceria com a então mestranda Marcela Affonso de Brito Arueira, aluna do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

No segundo capítulo, trabalharemos as matrizes orientadoras, dialogando com os autores-referência sobre o Planejamento Estratégico e os Grandes Projetos Urbanos (GPUs). Ainda nessa seção, estudaremos a gestão empresarial urbana, os limites e possibilidades dos GPUs nos processos de renovação urbana e a gentrificação.

No terceiro capítulo, discorreremos sobre os projetos de revitalização de frentes marítimas. Abordaremos a difusão internacional das experiências, consideradas modelos, Baltimore e Boston, bem como a sociabilidade e a cultura oriundas desse tipo de projeto. Para concluir a seção, optamos por expor a nossa análise das entrevistas qualitativas realizadas para melhor fundamentar nosso trabalho.

No quarto capítulo, o foco será o Porto do Rio de Janeiro. Para uma breve caracterização da área, apresentamos alguns apontamentos sobre a história e os indicadores sociais e espaciais. Depois, estudaremos os projetos urbanos propostos para a área em questão, com ênfase naqueles surgidos na última década (anos 2000), mas traçando um paralelo com o que já havia sido proposto anteriormente, a fim de melhor analisá-los.

Finalizando nosso estudo, apresentaremos uma revisão dos projetos para o Porto do Rio, lançando um olhar crítico, de acordo com questões relevantes ao tema abordadas ao longo de todo o trabalho, principalmente estabelecendo um paralelo com o objeto empírico. Dessa forma, poderemos traçar um panorama do que pode se esperar dos projetos turístico-culturais na revitalização do Porto do Rio. Esperamos, assim, contribuir com o atual pensamento crítico sobre o planejamento urbano.

1 - OS FUNDAMENTOS DE UM MODELO: A RELAÇÃO ENTRE O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO, OS GRANDES PROJETOS URBANOS (GPUS), A CULTURA E A SOCIEDADE

O governo municipal da cidade do Rio de Janeiro não fugiu à tendência internacional da gestão urbana baseada nos fundamentos e procedimentos do Planejamento Estratégico e, tendo consultoria catalã, no início da década de 90, estabeleceu um convênio a fim de elaborar um Plano Estratégico para a cidade (COMPANS, 2005).

Esse modelo de gestão urbana é fundamentado na adaptação da política urbana à gestão empresarial, mais especificamente nos conceitos de parcerias público-privadas, competitividade, flexibilização da normativa urbanística e marketing urbano. De especial interesse para o presente trabalho, as funções de *marketing* na gestão empresarial e agora, por extensão, na gestão da cidade são, basicamente: analisar as demandas do mercado, adaptar-se a este mercado, ativar o produto (por venda ou propaganda) e por fim, fazer uma avaliação (*feedback*).

Percebemos, então, que tanto a cultura quanto os esportes desempenham papel de destaque, pois mediante a atração de megaeventos, ou mesmo implantação e manutenção de grandes instituições e equipamentos culturais, as candidatas ao título de “cidade globalizada” canalizam investimentos e incentivos fiscais para intervenções urbanas, cujos agentes, muitas vezes, ignoram realidades marcadas por desigualdades socioeconômicas, principalmente nos países sul-americanos, na periferia do capitalismo.

A cultura acaba exercendo, hoje, um papel fundamental como instrumento de dominação dos cidadãos no planejamento urbano, seja buscando a adesão social aos novos projetos, seja motivando determinados usos dos espaços reestruturados, ou mesmo atraindo novas atividades e atores para os espaços renovados (cf. SÁNCHEZ, 2003). O discurso legitimador deste modelo de gestão urbana, calcado no fomento cultural, acaba estimulando uma espécie de patriotismo local, mediante a persuasão ideológica em torno do projeto dominante. Então, mesmo aqueles que se sentem secundarizados ou esquecidos pelas políticas públicas, que poderiam lutar contra esse processo, visando a uma melhoria social, ficam convencidos de que os grandes projetos são, de fato, a melhor alternativa, uma mina de ouro, e mostram adesão a tais projetos, ao menos no plano simbólico. Efetivamente, eles vestem a camisa, orgulhando-se de intervenções urbanas as quais, por vezes, eles nem terão acesso.

Há uma substituição do valor da cultura como produção singular, original, para um valor de mercado, passando a ser um bem de consumo coletivo. O objeto cultural é, então, conceituado pela sua lucratividade, não mais pela importância estética, filosófica, literária, inerentes a um produto artístico (FREITAG, 1986). A cultura, então, pode ser acionada como meio de dominação, servindo muitas vezes de instrumento de alienação, despolitização ou mesmo alívio de tensões.

A cultura se torna, portanto, um poderoso meio de controle urbano, aparecendo, cada vez mais, como o negócio das cidades, ainda mais depois do desaparecimento de indústrias manufatureiras, além das crises periódicas de governo e finanças (ZUKIN, 1995). Assim, as atividades culturais exercem papel alienador, na medida em que nos afastam da vida cotidiana. Zukin desenvolve suas reflexões sobre o papel alienador da cultura, dizendo que essa fuga da realidade do cotidiano individual se dá ao adentrarmos o que ela chama de “espaços sagrados de prazeres ritualizados” (ZUKIN, 1995. p. 01). Ao mesmo tempo, são elementos importantes de identidade social, de coesão, ou “cimento social” (HARVEY, 1989), por serem carregadas de imagens e memórias, simbolizando o pertencimento de certo grupo em certo local. Mas, também por esta razão, as diferentes culturas podem operar como geradoras de conflitos sociais, abrigando essa potencialidade.

Percebe-se, hoje, a simbiose de imagem e produto, uma mudança no espaço e escala de vender imagens, não só local como em nível nacional ou mesmo global, além do importante papel da economia simbólica voltada às formas de representar a cidade ou, em outras palavras, de vendê-la. A cultura, por sua forte carga simbólica passa a ser a galinha dos ovos de ouro das cidades, servindo de base às políticas públicas no campo turístico, social, econômico e político.

Com o objetivo de atrair investimentos financeiros, os gestores urbanos buscam gerar uma imagem da cidade como centro de atividades culturais que se renovam constantemente. O consenso, ou o chamado “pensamento único das cidades” (ARANTES, et al., 2000), reflete uma política urbana calcada numa receita cujos ingredientes giram em torno de:

megaprojetos emblemáticos; urbanismo acintosamente corporativo, nenhuma grande marca global está ausente; gentrificações se alastrando por todo o canto; exibição arquitetônica em grande estilo; parques museográficos; salas de espetáculo agrupadas em complexos *multiservice* de aparato e muita, muita animação cultural 24 horas (ARANTES, 2000. p. 66).

Neste contexto, muitas municipalidades procuram centrar suas políticas urbanas no setor de turismo, no intuito de atrair mais capital. Para isso, as cidades passam a ser geridas para o consumo de bens e serviços, diferentemente das cidades industriais, que eram essencialmente voltadas para a produção.

No entanto, observamos que ao tentar tornar as cidades mais atraentes para os visitantes, acabam sendo produzidos locais que em nada se assemelham às comunidades existentes, com seus registros identitários, com a memória social e urbana associada a esses territórios. Ou seja, muitas vezes, são criadas "realidades virtuais", que fazem da experiência turística, não uma oportunidade de conhecimento de diferentes culturas, mas um consumo de massa de locais inventados e vastamente reproduzidos, cujo maior propósito é o entretenimento, evidenciando a apropriação superficial de certos registros culturais, ou até mesmo uma total desconexão com os mesmos.

Podemos citar como caso exemplar, o da cidade de Las Vegas, no estado de Nevada nos Estados Unidos. Em Vegas, observamos altíssimos investimentos para a criação e desenvolvimento de enormes complexos temáticos, que não têm nenhuma relação com a cultura local, fazendo da *Strip*⁴ um oásis de luxo, lazer e consumo, no meio do deserto.

A produção de espaços, que encantam visualmente, atraem por suas características estéticas e, vigiados constantemente, acabam por criar oásis urbanos. São locais onde as pessoas se sentem seguras para passear, comprar, e se divertir, onde não são incomodadas com a pobreza nem a miséria, onde podem esquecer que os problemas sociais existem, ou seja, afastam-se da realidade.

Programas de “revitalização” de áreas centrais, supostamente degradadas, assumem o papel de catalisadores de investimentos públicos e privados. Dentro desse novo paradigma, um dos objetivos cruciais do planejamento urbano passa a ser a recriação de espaços da cidade, principalmente destinados aos turistas nacionais e estrangeiros, sempre em articulação com os interesses de determinados segmentos da elite econômica e política local.

Sob esta perspectiva, para entendermos a cidade, devemos nos questionar acerca dessa orientação política em que a cultura é tomada como a base da economia urbana; como os processos de privatização e militarização dos espaços públicos estão ligados à capitalização da cultura, e como o poder da cultura se relaciona com a estética do medo (ZUKIN, 1995).

Na medida em que as políticas urbanas se voltam cada vez mais para a classe dominante, usando a cultura como fator ordenador deste processo, é mister refletir acerca de tais processos, para buscar elementos capazes de reverter esse quadro. Afinal, sob essa lógica, muitos espaços públicos acabam perdendo sua identidade cultural e histórica, e as diversas expressões culturais perdem seu valor de expressões ricas e originais, passando a ser capturadas pela lógica do espetáculo (Debord, apud SÁNCHEZ, 2003), reeditadas em formas depuradas, pasteurizadas, supersimplificadas, recheadas de um simbolismo vazio e construído com objetivos específicos.

⁴ Rua onde se concentram os maiores complexos de entretenimento da cidade.

Segundo Otília Arantes (1998), os processos de revitalização estariam sempre voltados para a classe dominante, deixando excluídos os que mais deles precisam. Nestes processos, não é considerada uma democratização da cultura, muito menos uma democratização do acesso aos bens e serviços urbanos. O fomento cultural entra como peça-chave das estratégias das cidades-emprego, transformando não só a cultura, como a própria cidade, em produto, fechando os olhos para a classe menos favorecida.

A autora também chama a atenção para os processos de gentrificação (os quais trataremos mais cuidadosamente adiante), que geralmente ocorrem pela associação da cultura com o capital. Ela usa ainda o termo "isca cultural", para exemplificar o importante papel da cultura nos processos decorrentes desse novo modo de gestão urbana. Arantes nos alerta para o fato que a cidade é cada vez menos pensada como totalidade, e cada vez mais sob a ótica da requalificação, de forma pontual e fragmentada.

Muito se fala sobre a espetacularização da cultura e também da arquitetura, cujo bom exemplo seria a parceria *Gehry/Guggenheim*. Arantes nos lembra que essa arquitetura do espetáculo é efêmera, "não só pela estetização bastarda, mas pelo impacto nulo sobre a pobreza e demais déficits sociais" (ARANTES, 2000. p. 23).

A cultura, neste cenário, acaba por exercer um papel central, como forma de dominação. Podemos citar, então, Guy Debord (1995), que já anunciava a cultura como "mercadoria vedete" da nova fase do capitalismo. Com efeito, a cultura passou a ser parte decisiva nos negócios, e foi possível percebermos a crescente substituição do "Estado Social" pelo "Estado Empresário Cultural". É importante, portanto, que os megaeventos sejam incentivados, à medida que apresentem metas claras, duradouras, que de fato tragam melhorias urbanas no enfrentamento de problemas construídos a partir de agendas públicas.

A arquitetura, por sua vez, segue o padrão das novas centralidades empresariais, e tem cunho de obra de arte, chegando ao ponto de, em certos espaços renovados, fazer com que as cidades pareçam um catálogo de arquitetos/artistas. A promoção desse tipo de gestão tem por objetivo gerar um forte patriotismo local, um orgulho cívico, através da mobilização da opinião pública, fomentando a autoestima do cidadão, como forma de gerar um consenso político e minimizar resistências.

Essas grandes obras arquitetônicas, geralmente assinadas por um arquiteto do chamado *starsystem*, muitas vezes não mostram uma identidade com seu local de implantação, sendo caracterizadas por uma extraterritorialidade, e sempre apresentando “materiais *high tech*; atmosfera de vanguarda sugerida pelos volumes de corte desconstrucionistas; ambiência introvertida de uma enclave para os *happy few*” (ARANTES, 2000. p. 60).

Os "arquitetos-estrela" criam formas-padrão, que são copiadas de lugar para lugar, projetando prédios grandiosos, que se destacam na paisagem urbana, mas em nada se relacionam com o lugar onde são implantados. Obras deste tipo são ditas simbólicas, por serem concebidas sob os aspectos estratégicos persuasivos da cultura da imagem. A emergência da noção de imagem urbana sintética, através da crescente importância da imagem da cidade, também é um aspecto comum entre a maioria dos casos estudados.

A construção da imagem se dá não só pela difusão de um discurso patriota, que serve de justificativa para os projetos-chave da renovação urbana, com o objetivo de dominar o imaginário coletivo com um pensamento único, mas também, pela imagem visual. A marca de um arquiteto é *status* para a cidade, a função não mais importa, o importante é ter um “Meier” ou “Gehry” em sua “coleção”: “O edifício-marca torna a renovação urbana um espetáculo”(SÁNCHEZ, 2003. p. 514).

Percebemos, então, que a cultura do *status* e da cidade, como um produto num mercado global, é cega para atores que deveriam ser os de maior preocupação e atenção: os cidadãos. Esses processos acabam por excluir ainda mais as camadas pobres, já prejudicadas por não terem muito acesso à cultura, aos serviços e bens públicos.

Por essa razão, os projetos de revitalização devem ser pensados de maneira a abranger diversos grupos sociais, comunidades locais, cidadãos de outras áreas e visitantes, e é neste caso que podem se tornar de fato interessantes, ganhando maior destaque, pois não só cumprem com uma função estética, mas também social.

Tradicionalmente, projetos de renovação urbana são acompanhados de processos de exclusão e polarização, mediante a mudança do perfil do emprego e das atividades econômicas, da valorização imobiliária, que expulsa os moradores com menos recursos, e da não participação dos diferentes grupos sociais na tomada de decisões (HARVEY, 1996; SMITH, 2006).

O planejamento estratégico e a 'parceria público-privado' (ou PPP) são ferramentas que vêm sendo largamente utilizadas pelos governos nos processos de revitalização urbana, no intuito de construir consensos políticos e facilitar a captura de recursos financeiros suficientes à implementação de um programa de obras.

As chamadas PPPs se caracterizam pela parceria de instituições públicas e privadas, cujos objetivos em comum, segundo entendimento da retórica oficial, as levam a "unir forças para benefício mútuo", em uma ideia de aparente equilíbrio entre ambas, quanto às responsabilidades e benefícios, o que, efetivamente, parece não ocorrer.

Surgiram como alternativa para alguns problemas pelos quais passava a administração pública, e têm como premissas: o modo ágil e eficiente da gestão privada, contrariamente à burocracia dos órgãos públicos; e a falta de recursos, por parte do Estado para investir em obras de infraestrutura e outras iniciativas que estimulem o desenvolvimento econômico de determinadas áreas. Entretanto, a literatura crítica relacionada a tal modelo enfatiza que o ônus das supostas parcerias, particularmente na implementação de grandes projetos urbanos, tem recaído, essencialmente, no poder público, que tem sido "motor e fiador" de tais projetos (NOVAIS et al. , 2007).

Nas décadas de 70 e 80, era comum nos Estados Unidos a formalização das PPPs, mediante as agências de desenvolvimento, sustentadas pelos governos municipais. Com essa transformação na gestão urbana, percebeu-se uma mudança na escala do planejamento urbano, que ficou restrito a áreas menores, que fossem interessantes para exploração pelo mercado imobiliário.

Dessa forma, áreas portuárias degradadas, porém centrais, por exemplo, passaram a ser alvo desse novo modo de gerir a cidade. Essa política, voltada para o crescimento econômico e grupos sociais específicos, acaba deixando em segundo plano problemas sociais, reiterando a segregação espacial urbana.

Essa reflexão inicial, nos mostrou que a gestão urbana se voltou para uma agenda internacional de modelos baseados no empresariamento urbano; que a cultura exerce papel alienador na criação de uma imagem da cidade e do fomento ao patriotismo municipal; e que houve a formalização de parcerias entre o poder público e o setor privado para projetos urbanos.

A seguir, entraremos na revisão teórica sobre as matrizes orientadoras do modo contemporâneo de gestão das cidades: o Planejamento Estratégico e o empresariamento urbano.

1.1 – A Gestão Empresarial da Cidade: empresariamento urbano e planejamento estratégico

Ao estudar os projetos de renovação de frentes marítimas, torna-se relevante discutirmos os processos relacionados ao chamado ‘empresariamento urbano’, associado a um determinado padrão de gestão urbana. Esse modelo se tornou possível com o surgimento das doutrinas neoliberais. Podemos destacar entre elas: a diminuição dos impostos empresariais, a diminuição do controle estatal sobre a atividade industrial, a contraofensiva em relação à organização trabalhista, o aniquilamento da política de bem-estar social, a facilitação da mobilidade do capital internacional e a privação e/ou privatização de recursos e serviços públicos (THEODORE et al., 2009).

Para iniciar a discussão, vamos contrapor as ideias de dois teóricos (HALL, 2005 e HARVEY, 1996), de modo a melhor esclarecer o referido processo. Dessa forma, é possível avançar sobre este modelo, numa visão crítica e abrangente.

Peter Hall aponta a causa econômica como sua força motriz, citando como exemplo a cidade de Baltimore e o agente-chave de sua transformação, James Rouse⁵. Segundo ele, o que Rouse trazia de novo era readaptar áreas para novos usos, e para tornar essa renovação atraente, a área deveria abrigar atividades como recreação, cultura, compras, além de habitação para moradores de renda mista. O autor, então, compara o trabalho de James Rouse ao de um programador de teatro, por este enfatizar a importância de se disponibilizar, sempre, uma vasta e interessante gama de atrativos capazes de chamar um público cada vez maior. Hall complementa, afirmando que essa ideia se traduziria na criação da cidade-como-palco. Depois explicita que este modelo foi repetido em diversas cidades industriais norte-americanas, entretanto, o critica, comparando os resultados aos fictícios cenários dos filmes da Disney.

⁵ James Rouse foi um pioneiro no desenvolvimento imobiliário norte-americano. Era um empreendedor, e sua firma, especializada em comunidades planejadas, *shopping centers*, além de *Festival Marketplaces*, os quais abordaremos adiante.

É importante, porém, observarmos a dificuldade de neutralidade de Peter Hall, ao abordar o tema, pois ele mesmo tinha suas convicções sobre um modelo de empreendedorismo urbano. Sua defesa, então, parece ser a criação de pequenas áreas intraurbanas (zonas de empreendimento), abertas à livre iniciativa, imigração de empreendedores e capital. Porém, adverte que as tentativas de aplicação prática desta proposta, como ocorrido na cidade de Hong Kong, não deram certo, por deixarem de fora elementos importantes, tais como: livre migração da mão-de-obra, incentivo aos empreendedores imigrantes e liberdade total em relação à legislação central.

O olhar crítico de Harvey sobre o tema é muito mais amplo e claramente situado numa perspectiva crítica. Segundo ele, o risco é inerente a toda atividade capitalista especulativa, diferentemente de empreendimentos imobiliários coordenados e planejados racionalmente. Um dos problemas que ele aponta, nas práticas de empresariamento urbano, é o fato de, na maioria das vezes, o risco acabar sendo assumido pelo setor público e não pelo privado, embora apenas ao último restem os proventos.

O autor também enfatiza que “o novo empresariamento urbano se caracteriza (...) principalmente pela parceria público-privada, tendo como objetivo político e econômico imediato (...) muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em âmbito específico” (HARVEY, 1996. p. 53). Na sua opinião, esses empreendimentos pontuais só seriam válidos se viessem a impactar o município como um todo, e não apenas um pequeno perímetro, onde se concentram os investimentos.

Quanto à característica elitista desse modo de gestão do espaço urbano, Harvey observa que a divisão espacial urbana do consumo é também uma forma de aumentar a competitividade da cidade. Por esta razão, projetos de renovação urbana “cada vez mais se concentram na qualidade de vida, na valorização do espaço, na inovação cultural e na elevação da qualidade do meio urbano (...), nos atrativos de consumo (...), entretenimento” (HARVEY, 1996. p. 54).

Ou seja, a cidade deve se mostrar atraente, acolhedora, segura e interessante, para segmentos de renda média e alta. A crítica do autor reside no caráter socialmente excludente desta solução, além do fato de investir na atração de capital e em indivíduos externos à coletividade local, e não nos problemas estruturais sociais internos.

Harvey destaca que “o empresariamento urbano contribui para as crescentes disparidades de riquezas e renda, bem como para o aumento da pobreza urbana, notado mesmo em cidades que apresentaram crescimento acentuado” (HARVEY, 1996. p. 58). Todavia, ele considera que “uma região urbana pode se unir e sobreviver como um local de solidariedade comunitária e ao mesmo tempo tirar proveito da opção de explorar um consumo diferenciado num oceano de recessão alastrante” (HARVEY, 1996. p. 55).

O autor reconhece que a redução de tempo e do custo no deslocamento espacial, e a conseqüente redução de barreiras no intercâmbio e na circulação de informações, capital e indivíduos, estariam favorecendo a competição urbana dentro da lógica do desenvolvimento capitalista.

Harvey também admite que o empresariamento exerce um papel significativo na mudança macroeconômica em curso:

Há fortes indícios de que a mudança na política urbana e a guinada para o empresariamento tenham tido um importante papel facilitador na transição do sistema de produção fordista⁶, fortemente dependente de fatores locais e respaldado pelo Estado do bem-estar keynesiano, para formas de acumulação flexíveis, muito mais abertas geograficamente e baseadas no mercado (HARVEY, 1996. p. 58).

⁶ Fordismo: "conjunto de métodos de racionalização da produção elaborados pelo industrial norte-americano Henry Ford, baseado no princípio de que uma empresa deve dedicar-se apenas a um produto. Para isso, a empresa deveria adotar a verticalização, chegando até a dominar as fontes de matéria-prima (borracha, ferro, carvão) e o sistema de transporte de mercadorias. Para diminuir os custos, a produção deveria ser em massa, a mais elevada possível e aparelhada com tecnologia capaz de desenvolver ao máximo a produtividade por operário. O trabalho deveria ser também altamente especializado, cada operário realizando determinada tarefa. E para o operário ter boa produtividade, deveria ser bem remunerado e não ter uma jornada de trabalho muito prolongada" (SANDRONI, 1998. p. 240).

Outra observação interessante do referido autor direciona-se à quantidade de soluções iguais de melhoria urbana com o objetivo de entrar na competição global entre os núcleos urbanos. Esse processo de mimese tornou qualquer vantagem competitiva efêmera.

É nessa altura que podemos identificar uma conexão vital, porém subjacente, entre o crescimento do empresariamento urbano e a inclinação pós-moderna pelo desenho de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano, pela moda e estilo efêmeros e ecléticos em vez da procura de valores mais permanentes, pela citação e ficção em vez da invenção e função e, finalmente, pelo meio no lugar da mensagem e da imagem sobre o conteúdo (HARVEY, 1996. p. 59).

O empresariamento urbano também é apontado por Harvey (1996) como forma de controle social, no sentido de indicar que, quando os processos de melhoria da imagem urbana são bem sucedidos, tal conquista acarreta um sentimento de patriotismo local por parte dos habitantes, com uma conseqüente despolitização das questões urbanas.

Como podemos ver, a ideia do empresariamento urbano de investir em áreas estagnadas é interessante, e poderia ser uma estratégia administrativa de valor, se não fosse aplicada como forma de “limpeza urbana”, em outras palavras, não fosse excludente. Na maioria das vezes, a miséria é tomada como problema estético urbano, devendo ser afastada, ou maquiada (VAINER, 2000). Pelo fato de se basearem em parcerias público-privadas, o Planejamento Estratégico e o empresariamento urbano são utilizados de forma a privilegiar as elites e moldar o espaço público ao seu gosto, tornando para poucos o que deveria ser de todos.

Na cidade tornada empresa, um conjunto de agentes político-econômicos, em coalizões pró-crescimento, dão sustentação aos projetos de renovação urbana, com vistas à produção do espaço adequado à atual dinâmica econômica, inserido nos circuitos de valorização capitalista (SÁNCHEZ, 2003. p. 364).

Baseados em estratégias e ações empresariais, o Planejamento Estratégico e o empresariamento urbano ditam as regras para que a administração municipal atue de forma a inserir a cidade como produto no mercado global, o que volta a tomada de decisões políticas para ações que estimulem a competitividade (SÁNCHEZ, 2003). As cidades estariam, nesse caso, submetidas aos mesmos desafios das empresas, e portanto deveriam adotar práticas semelhantes (VAINER, 2000). Entretanto, Vainer ressalta que:

não é a primeira vez que, para efeito de seu planejamento, a cidade toma como protótipo a empresa privada; de fato, todo o urbanismo modernista teve como modelo ideal a fábrica taylorista, com sua racionalidade, funcionalidade, regularidade e produtos estandardizados (VAINER, 2000. p. 85).

Ainda de acordo com VAINER (2000), sob a ótica do Planejamento Estratégico, a cidade é vista analogamente como empresa, como mercadoria e como pátria. Isto é, empresa por adotar as práticas de gestão empresarial; mercadoria, por se inserir num mercado global, disputando o capital da indústria do turismo; e pátria, por incentivar o patriotismo local ao extremo, de forma a receber apoio popular em massa para todo e qualquer tipo de projeto estratégico que venha a desenvolver, mesmo sendo ele excludente para grande parte dos cidadãos.

O Planejamento Estratégico ocupa crescente espaço nos modos de pensar e atuar sobre os territórios urbanos, pois as cidades tendem, neste caso, a centrar seus investimentos, visando ao mercado internacional e ao grande fluxo de turistas provenientes de todas as partes do mundo, tendo como modelo o caso de Barcelona (BORJA, CASTELLS, 1997). De acordo com BORJA e CASTELLS, esse modelo se baseia em:

um projeto de cidade que unifique diagnósticos, concretize atuações públicas e privadas e estabeleça um quadro de mobilizações e de cooperação dos atores sociais urbanos (...). Por um lado, constitui uma resposta integrada, que parte do próprio lugar onde os problemas da sociedade se apresentam e onde os agentes públicos e privados podem atuar conjuntamente. Por outro lado permite reconstruir o sentido da cidade, do território, refazendo os sistemas de convivência (BORJA, CASTELLS, 1997. p. 154).

Efetivamente, o turismo representa, hoje, uma oportunidade de crescimento econômico para cidades no mundo todo. A indústria do turismo se destaca como um setor muito importante para a economia urbana, por ser uma atividade que movimenta bilhões de dólares ao ano. O turismo, que antes se baseava na vocação local para atrair visitantes, tanto por belezas naturais como pelo patrimônio histórico, hoje vai além, criando novas realidades voltadas para o consumo e lazer.

Podemos afirmar que este modelo é difundido na nossa realidade – América Latina – principalmente por agências multilaterais, além de consultores internacionais (VAINER, 2000), especialmente Jordi Borja e Manuel Castells, que vendem sua *expertise* decorrente do bem-sucedido caso de Barcelona (BORJA, CASTELLS, 1997).

O reordenamento urbano, pela forma de Grandes Projetos, semeado internacionalmente como uma receita de sucesso, reflete a busca incessante das municipalidades por uma posição competitiva no cenário mundial. A coalização de elites, maior beneficiária do novo paradigma, dita as novas regras da administração urbana e ainda induz a grande massa a sentir orgulho do novo espaço urbano, em geral bonito de se ver, ao mesmo tempo que o limita, seja pelo estabelecimento de alto custo de acesso, seja pela segurança privada, uso de grades, etc.

Este modelo se tornou parte de uma agenda internacional e é aplicado, em geral, sem qualquer tipo de preocupação com a identidade do lugar, mas em articulação com os interesses das elites locais ou de grupos internacionais com interesses localizados. O problema da importação dessa experiência, principalmente no caso brasileiro, é que temos um histórico de políticas públicas, em sua grande parte, comprometidas com os interesses das classes dominantes, e por essa razão, assistimos ao crescimento do abismo das desigualdades. Ademais, percebemos uma escassez de recursos públicos para melhorar problemas estruturais, que não são poucos, cabendo portanto indagar, se o retorno prometido com a aposta na entrada de capital externo realmente merece apoio de amplos setores populares.

O Planejamento Estratégico se baseia, principalmente, na proposição dos chamados Grandes Projetos Urbanos (GPUs), que se traduzem em intervenções em determinadas áreas da cidade, renovadas com o intuito de catalisar a sua atividade econômica, verdadeiros pontos estratégicos, dos quais falaremos a seguir.

1.2 – Grandes Projetos Urbanos (GPUs) como fórmulas de renovação urbana

Na era do encurtamento de distâncias e da eliminação de fronteiras, observa-se a acelerada globalização dos processos econômicos. Na realidade atual, as cidades buscam alinhar suas políticas locais ao sistema econômico neoliberal⁷ internacional, ou seja, tentam se enquadrar nas novas divisões socioespaciais de trabalho, produção e consumo. As municipalidades, então, têm se voltado para a competitividade associada à ordem global liberal. O objetivo é recriar o espaço urbano, com foco no retorno financeiro que esse tipo de projeto pode gerar, priorizando usuários externos, investidores, elites culturais e turistas bem abastados (SWYNGEDOUW et al., 2003).

Antigas formas e funções, configurações políticas e organizacionais tradicionais cederam lugar à nova ‘urbanidade’ visionária, que suportaria os testes impostos pela ordem global liberal. A cidade passa a buscar um posicionamento, no mapa da competitividade urbana global, através da recriação de seu espaço urbano, priorizando usuários-consumidores externos.

Enquanto as cidades de grande porte passavam por uma reestruturação pós-guerra, que se tornou o *leitmotif* da governância urbana, as cidades de médio porte continuavam prosperando. Os GPUs passaram a ser a grande solução disseminada pelos defensores da nova política urbana para dado declínio. Anunciam processos políticos, sociais, econômicos e culturais que operam em diferentes escalas geográficas articuladas (SWYNGEDOUW et al., 2003).

⁷ O sistema econômico neoliberal é caracterizado pelo incentivo à liberdade de práticas e habilidades empresariais individuais, num contexto institucional, marcado pelo livre mercado e pela livre troca, além de direitos de propriedade privada. Também se destacam a privatização de empresas e serviços públicos e a reestruturação legislativa, de modo a diminuir a interferência do Estado na atividade privada (HARVEY, 2005).

Os Grandes Projetos Urbanos (GPUs) assumiram o papel de catalisadores da nova ordem global de gestão de cidades, visando sempre a estimular a competitividade municipal no 'mercado de cidades' (cf.SÁNCHEZ, 2003). "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).

Dentro dessa nova ordem, planejadores urbanos passaram a recriar o espaço da cidade, visando principalmente aos *outsiders* (homens de negócios, investidores estrangeiros, elites culturais, etc.), que, por sua vez, passam a usar esse espaço recriado em articulação com as elites locais. Os GPUs passaram a ditar as intervenções urbanísticas, e assim, o modo de gestão da cidade. Assistimos à troca de objeto de trabalho do *Master Plan* ao *Master Project*, ou seja, os grande projetos "são afirmados em oposição às práticas urbanísticas do modernismo" (NOVAIS et al., 2007b).

É por meio dos GPUs, portanto, que podemos melhor compreender: a) no plano de um sistema urbano particular a relação global/nacional/local; b) a maneira pela qual os GPUs expressam a intercepção das forças globais, nacionais e locais na reestruturação socioeconômica espacial; c) a maneira pela qual é agravada a polarização social nessa reestruturação espacial; d) o impacto catalisador da regularização da polaridade social de exclusão/integração (SWYNGEDOUW, MOULAERT & RODRIGUEZ, 2003).

Os GPUs são formas complexas de articulação entre atores privados e públicos referidas ao território, acionadas a fim de superar os constrangimentos sobre a ação do Estado e garantir o envolvimento do setor privado. São justificados com base em uma representação do mundo contemporâneo, que privilegia as articulações com a escala global e têm por estratégia potencializar recursos para desencadear processos de desenvolvimento econômico e promover efeitos de reestruturação no espaço urbano, apropriáveis pelos diversos atores envolvidos (NOVAIS et AL., 2007. p.01).

Os grandes projetos urbanos são a expressão tangível da dialética de desenvolvimento, que aposta nos megaprojetos e no marketing urbano, como alavancas para gerar crescimento futuro e travar uma batalha competitiva no intuito de atrair investimentos.

Eles negam a ideia de que as novas formas e funções urbanas devam ser estudadas para estabelecer uma ligação estreita com o local de implantação e seu contexto político, econômico, social e cultural. A análise dos GPUs é, portanto, complexa e não deve ser realizada sob uma única dimensão, visto que dessa forma, o resultado seria muito restrito, limitado (NOVAIS et AL., 2007).

É também por meio deles que se expressa a reestruturação global-local (glocal), pois abrem caminho para uma análise mais abrangente de processos de exclusão/inclusão social, ao serem magnificados à escala urbana: mediante a criação e destruição de trabalhos, das dinâmicas do mercado habitacional, dos mecanismos financeiros envolvidos, além da participação ou ausência de participação cidadã.

A partir daí, é fácil estabelecer uma ligação com o que Zukin denomina *landscapes of power* ou paisagens de poder (Zukin 1991): ilhas de elevada riqueza e poder social, intercaladas com lugares de pobreza, miséria e exclusão, paisagens identificadas em diversas cidades do mundo, portanto, um fenômeno global. Os GPUs, por serem desenvolvidos com o foco nas elites, estimulam esse quadro, pois não visam a beneficiar os cidadãos em larga escala, mas sim a satisfazer as demandas de um grupo restrito e bem abastado.

Os GPUs, como forma de desenvolvimento urbano, passaram a ser difundidos como parte de uma agenda internacional de gestão das cidades, cujas práticas são semeadas através de: “manuais de gestão municipal, roteiros de planejamento estratégico de cidades e orientações para projetos urbanos” (NOVAIS et AL., 2007. p.01).

Torna-se importante discutir ‘como’ e ‘para quem’ tal reurbanização vem sendo pensada, principalmente pelo fato de os governos importarem modelos estrangeiros, sem antes fazer uma maior reflexão da situação socioeconômica local, em seus vínculos com outras escalas de poder e território. Portanto, devemos sempre estar atentos ao discurso que fundamenta o projeto de renovação, para desvendar os atores e interesses que abriga, transcendendo seu simbolismo, cujo único objetivo é “vender uma ideia”.

Na teoria, o que é prometido parece bom, soluções vantajosas para a cidade em crise, mas será que é, de fato, o que acontece? Segundo a literatura crítica aponta, muitas vezes as propostas são muito menos do que aparentam ser e escondem interesses econômicos de determinados grupos, mesmo prometendo vantagens para toda a sociedade (SMITH, 2006; ZUKIN, 1995; HARVEY, 1996; Novais et AL, 2007).

Por conta dessa falsa imagem, muitas vezes os grupos sociais de classes mais baixas, achando que serão verdadeiramente beneficiados, se calam diante de projetos voltados para a classe mais favorecida. Concluímos, dessa forma, que na maioria das vezes, tais propostas são calcadas numa falsa democratização do espaço.

1.3 – Renovação urbana e gentrificação: consequência ou intenção de projeto?

O termo ‘gentrificação’, do inglês *gentrification*, segundo o Thesaurus, designa o processo de renovação e melhoria (especialmente de uma casa ou distrito), de forma a conformá-lo, adaptá-lo ao gosto da classe média⁸. A primeira a tratar do termo ‘gentrificação’ foi Ruth Glass, socióloga inglesa, em seu livro *London Aspects of Change*, em 1964, ao estudar o processo de ocupação das classes média alta e baixa em bairros operários londrinos, que se encontravam degradados, e recuperaram seu *status*.

A gentrificação teve início nos anos sessenta, e desde então, vem se modificando em termos de abrangência e natureza. A renovação urbana do pós-guerra, sustentada pelo Estado, acabou abrindo espaço para a gentrificação financiada pelo capital privado (SMITH, 2006). Essa última, no entanto, difere em diversos aspectos da primeira, e ganhou *status* de nova vedete do planejamento urbano pós-moderno. Podemos notar também uma mudança nos atores centrais desse processo: antes se restringiam a imigrantes de classe média, que não se preocupavam em misturar-se à grande massa; hoje, os grandes atores são corporações privadas e governo, muitas vezes trabalhando por meio das parcerias público-privadas.

É certo dizer que a gentrificação começou casual e evoluiu para um perfil cada vez mais sistemático. O que antes eram intervenções pontuais, por meio de reabilitações de espaços degradados, com o objetivo de aproveitar locais subutilizados, acabou evoluindo para uma política urbana calcada, como vimos anteriormente, nas PPPs, em tempos de competição global de cidades. A verdade é que, no início do processo, o investimento público não passava de pequenos projetos de parceria, cujo objetivo era o desenvolvimento econômico. Hoje, no entanto, o governo investe em projetos de cunho mercadológico. Desse modo, para o autor, a gentrificação, mais que um efeito indesejado dos projetos, passou a ser uma das intenções subjacentes a tais projetos (SMITH, 2006).

⁸ Tradução nossa do verbete ‘gentrification’ do Oxford American Dictionaries - Thesaurus. Consultado online.

Percebemos, então, uma grande mudança das características, nos processos de gentrificação, pois se antes havia uma preocupação equivalente entre crescimento econômico e social, hoje, apesar de apoiarem a justificativa dos projetos em um apelo ao orgulho do cidadão, ao proverem espaços reabilitados, tais projetos são, em sua grande maioria, pensados para atender a uma parte restrita da população e, pior, afastar ainda mais a população carente, como debatido anteriormente.

Segundo Neil Smith, existem cinco características do processo que se interligam: “o novo papel do Estado; a penetração do capital financeiro; as mudanças nos níveis de oposição política; a dispersão geográfica; e a generalização da gentrificação setorial, já evocada” (SMITH, 2006. p. 75).

A questão-chave, nos projetos de renovação, reabilitação ou revitalização urbana, parece ser avaliar se estes realmente traduzem propostas consistentes que visam a solucionar um problema, levando em conta a sociedade como um todo, ou apenas propostas superficiais de características “maquiadoras”. Geralmente, os projetos e suas matrizes discursivas tentam esconder as políticas de gentrificação, camuflá-las, pelo uso excessivo de eufemismos, como “revitalização”, “recuperação” ou “renovação” de áreas. Ou seja, apesar de incentivarem projetos aos quais a maior parte da população não terá acesso, principalmente financeiro, recusam-se a usar o termo gentrificação, como intenção e consequência principal de suas intervenções urbanas.

Segundo ATKINSON E BRIDGE (2005), a gentrificação atual tem elementos colonialistas, na medida em que privilegia preferências e características sociais da vida urbana de uma minoria, inclusive atribuem aos processos contemporâneos, não só a diferenciação de classes, mas também a diferenciação racial.

Ao estudarmos melhor este processo, podemos perceber muitas variações entre as diversas intervenções, algumas socialmente excludentes, outras com objetivos claros de reabilitação de vazios urbanos, entretanto, o modo de reação dos atores sociais, diante deste processo, varia.

Os projetos urbanos de cunho mercadológico de hoje, que visam a incluir a municipalidade, na disputa pelo mercado global de fluxo de pessoas e capital, acabam fundamentando suas propostas em promessas de melhoria urbana, reafirmando, ou mesmo fomentando, um patriotismo local, ou um orgulho do cidadão pelo seu local de moradia, prometendo, além da reurbanização, crescimento econômico e aumento da oferta de emprego.

Muitas vezes, percebemos uma apatia da população, que aceita as políticas públicas sem questioná-las. Absorvem o discurso montado, recheado de simbolismo, e acreditam que propostas excludentes podem trazer alguma melhoria para as classes menos abastadas, aquelas que mais precisariam de políticas públicas e recursos. Entretanto, é possível destacar alguns eventos que revelam gestos ou movimentos de resistência, e forte posicionamento contra o domínio do espaço público, por determinados grupos privados. O episódio do Tompkins Square Park, na década de 80, se destaca como uma manifestação que demonstra a reação crítica da população.

Nos anos 80, nos Estados Unidos, havia uma resistência popular à estética “sem sal” da classe média, que tomava conta das cidades. Organizações e ativistas tinham como objetivo combater os aspectos negativos dos projetos de reestruturação urbana, por meio de movimentos antigentrificação de diversos tipos, entre eles, os sem-teto e *squatters*⁹.

Nesse contexto, o Tompkins Square Park, em Nova Iorque, se tornou um símbolo nacional de luta contra os problemas da falta de moradia e o processo de gentrificação. Desde o primeiro conflito, em agosto de 1988, quando manifestantes entraram em choque com a polícia (foto abaixo)¹⁰ - que estava lá para restabelecer o toque de recolher do século dezanove - o parque se tornou palco de inúmeros conflitos, e símbolo de resistência, até 1991.

⁹ Esse termo é empregado em inglês para pessoas que ocupam ilegalmente terra ou prédios abandonados.

¹⁰ <http://www.brooklynvegan.com/img/music2/tsriot.jpg>. Acessado em 01 de junho de 2009.

Em junho do mesmo ano, ocorreu o último conflito, que resultou na expulsão dos ocupantes e fechamento do parque, para reconstrução. A elite, o governo e a mídia alegavam que o parque havia sido roubado do público e era necessário reavê-lo. As pessoas expulsas acabaram por ocupar outros vazios urbanos no entorno, em locais reconhecidamente pobres (SMITH, 2002).



Fig. 1 - Grupo de manifestantes em choque com a policia

Fonte: <http://www.brooklynvegan.com/img/music2/tsriot.jpg>. Acessado em 01 de junho de 2009.

Ainda de acordo com Neil Smith (2009), a globalização do capital é ponto-chave para a generalização dos processos de gentrificação. E em geral, os novos projetos urbanos estão baseados no tripé turismo, gentrificação e construção urbana. Ou seja, os projetos assentam-se na construção de ambientes concebidos com intuito de alavancar o desenvolvimento econômico, modificando a estrutura urbana, com foco na atração de visitantes que “consumirão” as novas localidades.

A partir desse panorama de assuntos relevantes para os novos rumos do planejamento urbano, poderemos mais à frente, questionar e avaliar os casos-referência, no que tange à revitalização de frentes marítimas. Veremos que a cultura exerce papel fundamental nesses projetos, e que eles, no geral, apresentam muitas das características estudadas anteriormente.

2 – RENOVAÇÃO EM ÁREAS DE WATERFRONT – UMA TENDÊNCIA MUNDIAL

A revitalização de áreas portuárias, ou o chamado urbanismo de '*waterfront*', é uma tendência que vem se firmando mundialmente há décadas. Essa foi a marca do planejamento urbano de diversas cidades, nos anos 80 e 90. Este modelo se dá mediante a reconfiguração de frentes marítimas, geralmente alavancado por um grande projeto de desenvolvimento urbano. Normalmente, tal projeto vem acompanhado da representação de um retorno à área, que foi tão importante durante a formação da cidade.

Diante do declínio da importância econômica da zona portuária, muitas dessas regiões acabaram esvaziadas, degradadas economicamente, fato que podemos observar em diversos locais do mundo. Com o tempo, os governos perceberam que essas áreas tinham um bom potencial e que não poderiam continuar abandonadas, pois poderiam se tornar novas centralidades, dando um retorno econômico de destaque para o município.

A oportunidade de renovação das áreas de frentes marítimas parte do pressuposto de que elas demonstram uma grande deterioração em relação ao que representaram no passado, e que a mudança do uso trará benefícios aos cidadãos locais. É senso comum o fato de que as municipalidades negligenciaram por muito tempo as qualidades intrínsecas destes locais, e a possibilidade de seu aproveitamento constitui, atualmente, uma grande preocupação em diversas cidades.

A retomada do porto passou a ser tema central nas políticas urbanas no mundo inteiro, na busca de reapropriação de áreas estagnadas, mas segundo as tendências dominantes, com forte vocação para os usos recreativo e turístico, depois de reurbanizadas. Afinal, muitos dos projetos de renovação de *waterfronts* abrangiam o incremento do uso misto, ou seja, de atividades comerciais, residenciais, turísticas e recreacionais, num mesmo espaço. Nos anos 1980, o vocabulário da *waterfront renewal* já estava estabelecido entre municipalidades e empreendedores imobiliários, que o utilizavam como importante eixo nas políticas de desenvolvimento econômico urbano.

Essas ideias foram transpostas para as iniciativas de política urbana globalizadas que encorajavam um 'protótipo modelo' com base nas agências de regeneração urbana, uma variedade de financiamento de fundos públicos e ainda um foco político baseado nas prioridades de apoiar o desenvolvimento econômico (Tradução nossa de JONES, 2007. p. 144).

Observamos também, que atividades de turismo e lazer sempre estiveram intimamente ligadas às regiões de frentes marítimas, desde o início do século XX. Os processos de renovação de áreas portuárias, voltados para atividades recreativas e turísticas, acabam retratando uma tendência para preencher o vazio deixado nos antigos portos, que foram perdendo importância, como já dissemos anteriormente, por mudanças econômicas, tecnológicas ou mesmo locais da atividade.

Os defensores dos projetos de renovação de frentes marítimas argumentam que esses locais, por se destacarem tanto na história urbana, carregam características que definem a sociedade local, pois fazem parte da sua formação, desde o início. Entretanto, muitos dos projetos de renovação destas áreas em nada resgatam historicamente particularidades locais, decidindo, por vezes, fazer do local uma "tábula rasa" e construir algo novo, sem quaisquer preocupações com o entorno, a história, a cultura ou com os cidadãos.

São características comuns desse tipo de projeto: a) a tentativa de melhorar um tecido urbano caracterizado como “abandonado” ou “degradado”; b) a promoção da área através do marketing local, o que acarreta na promoção da cidade; c) o aumento da especulação imobiliária, o que gera um aquecimento desse tipo de mercado; d) a preservação de patrimônio histórico, através da readequação de antigos edifícios deteriorados pelo abandono; e) aumento da oferta de empregos; f) a devolução do acesso às margens d’água aos cidadãos; g) incremento da atividade turística.

Percebemos, em diferentes cidades do mundo, a atenção das municipalidades voltada para esse tipo de processo, no entanto, muitas refletem apenas cópias de modelos que deram certo, e acabam ignorando seu ponto-chave: a ligação do local e seus grupos sociais. O resultado gira em torno de uma forte estetização urbana, deixando de lado a carga histórica, a singularidade, e criando um local vazio em significado - universal.

Podemos afirmar também que as renovações de frentes marítimas são processos complexos, que demandam tempo e planejamento adequado, pois envolvem, em sua maioria, grandes obras de infraestrutura, readequação de malha viária, acessos e transportes, reassentamento de população, adaptação para novos usos, desapropriação e aquisição de terrenos, etc. (ANDREATTA, 2003).

Em muitos dos casos, percebemos que a cultura e o turismo são usados como catalisadores da transformação da área, junto da aplicação exaustiva do discurso de “devolver o mar aos cidadãos”. É importante, sobretudo nos âmbitos acadêmico e político, relativizar e avaliar criticamente as propostas apresentadas, afinal, elas geralmente estão recheadas de simbolismo. Tais propostas costumam ser “vendidas” como milagrosas, como se fossem a única solução para um local. Baltimore Inner Harbour, por exemplo, que é considerado como um caso de sucesso, e do qual falaremos adiante, começou a investir em sua área de frente marítima na década de 50, e só obteve uma melhora significativa do turismo, no meio da década de 80 (CRAIG-SMITH; FAGENCE, 1995).

Essencialmente os usos residenciais, recreacionais e turísticos são muitas vezes a receita predominante de desenvolvimento nesse modelo. Eles incluem residências privadas, varejo, o estilo dos *festival market*, marinas, e outros usos marítimos. Em segundo plano, museus, empreendimentos comerciais e usos esportivos são geralmente integrados (Tradução nossa de JONES, 2007. p. 144)

Como estudaremos adiante o caso de Boston e Baltimore, é interessante abordarmos, inicialmente, o caso do *Festival Marketplace*, que caracterizou a renovação da frente marítima desta [QUAL?] e de outras cidades. James Rouse foi quem viu o grande potencial em apostar nas características dos pitorescos mercados urbanos. O objetivo dos *Festival Marketplaces* era organizar as improvisadas feiras urbanas do passado e oferecer uma alternativa aos grandes *shopping malls*, nos quais ele mesmo investia nos subúrbios.

O simbolismo envolvido nesse tipo de projeto era o de promover um contato mais íntimo, amigável e menos informal, na relação consumidor/vendedor, apostando na empatia, a fim de tornar a experiência do comércio mais orgânica, mais agradável. Rouse acreditava que o *Festival Marketplace* poderia corrigir problemas de uma administração descoordenada de um centro urbano, por difundir um modelo administrativo centralizado de operações e mercado.

Rouse investia nos projetos de revitalização, por acreditar que capitalizaria, em cima do fluxo populacional, atraído por obras de novos acessos viários, praças, instituições novas ou renovadas, prédios comerciais, estacionamento, etc.

Atualmente, são os *Business Improvement Districts* (BIDs) as opções mais comuns na gestão dos projetos de revitalização de frentes marítimas, como é o caso do Inner Harbor, em Baltimore, do qual também falaremos mais adiante. São locais públicos, que passam a ser geridos por uma associação de comerciantes ou proprietários, autorizados pelo governo a atuar em uma região predeterminada.

A expressão BID é usada, tanto para designar a área, quanto a organização que a administra. É uma oportunidade dos interessados administrarem, por tempo determinado, uma área, a fim de melhorar condições econômicas, sociais e físicas, dentro da jurisdição estabelecida, a partir da imposição de taxaçaõ voluntária aos proprietários, empresários e comerciantes locais, com o intuito de seduzir consumidores, melhorando a atratividade para promover a área.

Essa proposta emergiu como parte da agenda internacional de revitalização urbana. O tamanho da área de um BID varia muito, e os BIDs atuam tanto na provisão de serviços, como segurança, limpeza e iluminação, manutenção do espaço público, como também no fomento ao desenvolvimento econômico. Os resultados esperados, na perspectiva dos mentores desse modelo, giram em torno de atração de novos investimentos imobiliários e comerciais, geração de empregos, aumento de autoestima local, e diminuição da criminalidade, o que aumentaria a circulação de pessoas, independentemente do horário.

A Prefeitura de Nova Iorque, em seu guia sobre BIDs¹¹, destaca como vantagens do modelo: melhoria de limpeza, segurança e atratividade; fundo orçamentário mais confiável e estável, para realização de serviços e programas suplementares; maior habilidade de responder rapidamente às demandas da comunidade; aumento do potencial imobiliário das propriedades e, com isso, diminuição dos vazios urbanos e melhoria no padrão de competitividade.

Ainda de acordo com este documento, os serviços ou melhorias podem incluir: limpeza das ruas e calçadas; remoção de pichações; assistência aos visitantes; segurança privada; redução de vacância comercial; diversidade de comércio; eventos especiais; materiais promocionais; decorações em datas especiais; melhoria de iluminação; manutenção de lixeiras; sinalização adequada; canteiros e quadros de notícias; eventos de ajuda comunitária; serviços especiais para mendigos e menores.

¹¹ Disponível em www.nyc.gov/test/sbs/downloads/pdf/bid_guide_complete.pdf. Acessado em 06 de julho de 2009.

É importante deixar claro que os BIDs, a princípio, não são uma substituição do governo, mas uma tentativa de estabelecer serviços suplementares aos já oferecidos pela municipalidade. A questão é avaliar se isso é uma verdade, ou se seria uma tentativa de apropriação do espaço público pelo privado.

Os princípios que regem essa iniciativa são: a ênfase na escala do pedestre e na atração de transeuntes, o embelezamento estético urbano, para tornar os lugares mais agradáveis, mais convidativos e, é claro, a extrema segurança estabelecida, cuidadosamente, para evitar experiências desagradáveis, com o intuito de que as pessoas se sintam bem e protegidas.

Os BIDs, entretanto, levantam muitos questionamentos. O primeiro deles é a deficiência do governo em suprir demandas de melhoria urbana e serviços públicos. Eles acabam se equiparando a gestões privadas do espaço, o que é preocupante, afinal, é a apropriação de uma função pública pela iniciativa privada, o que pode gerar confusão dos papéis representados pelo setor público e pelo setor privado, junto aos cidadãos. Ou seja, recai, mais uma vez, sobre o questionamento da privatização de espaços públicos. Há quem considere, ainda, que os proprietários de terra e comerciantes estão usando a autoridade governamental, a fim de criar uma nova forma de governo, para proteger seus interesses, reforçando o chamado empresariamento urbano (HARVEY, 1996).

Outra crítica pertinente sobre essas iniciativas é a questão da exclusão social. O que muitas vezes acontece é que, ao estabelecerem um sistema de segurança privado, os representantes dos BIDs acabam por selecionar quem pode ou não pode transitar na área. Em muitos locais, pessoas são coagidas a saírem das "áreas de interesse", o que reflete um processo de "limpeza social". De certa maneira, os BIDs atuam como legitimadores de valores elitistas, e se limitam ao julgamento de um número limitado de indivíduos, que agem para seu próprio benefício.

Muitos espaços renovados, que contam com sistemas fortes de segurança privada, provida pelo estabelecimento de um BID, acabam expulsando grupos sociais mais pobres que não têm acesso físico, muito menos financeiro. Um bom exemplo disso, em Nova Iorque, é o Battery Park City (figura 2 abaixo), que segundo Neil Smith (2009), é um lugar onde a segurança privada ameaça a população de rua, restringindo o acesso ao parque.



Fig. 2 - Battery Park City (Nova Iorque)
Foto nossa em abril de 2009

Portanto, é importante que os trabalhos acadêmicos avancem na investigação de tais modalidades de intervenção, desvendando atores, processos e interesses, além do esforço para desconstruir discursos estruturados, que só ilustram o "grande negócio" que é a revitalização urbana. Esses projetos envolvem quantias altíssimas de investimento, em que se busca sua viabilização, mediante aplicação de parcerias público-privadas, mas na maioria das vezes, acabam ficando a cargo do governo. O caso supracitado ilustra bem o fato de que esses projetos demandam investimentos constantes para a manutenção da área, o que pode se tornar um grande problema, a médio e longo prazo.

Agora passaremos aos exemplos internacionais escolhidos como referência para o nosso trabalho. Como as experiências norte-americanas serviram de grande influência para a propagação do modelo de revitalização de frentes marítimas no mundo inteiro, optamos por visitar dois de seus casos mais exponentes: Boston e Baltimore, dos quais falaremos a seguir.

2.1 – Reconhecendo as Referências: notas acerca de algumas experiências internacionais

Muitas são as cidades conhecidas internacionalmente pelos projetos de revitalização de suas áreas portuárias e frentes marítimas. Portanto, torna-se fundamental escolher alguns exemplos que consideramos importantes para traçar um paralelo com o nosso objeto de estudo – o Porto do Rio.

Selecionamos, então, experiências norte-americanas, pela oportunidade que tivemos de visitar os projetos em questão, aproveitando para entrevistar pessoas-chave, relacionadas aos mesmos, como representantes de organizações públicas responsáveis pelo gerenciamento das áreas portuárias, professores, cujos trabalhos são referências para nosso estudo, além de representantes de organizações privadas que trabalham no desenvolvimento deste tipo de espaços públicos.

Em primeiro lugar, falaremos sobre Boston. A cidade aonde buscou-se “retomar uma área degradada”, que um dia foi tão importante para a sua formação. Depois, trataremos de Baltimore, lançada mundialmente, após anos de desenvolvimento da sua área portuária, conhecida como Inner Harbor, e tomada como exemplo para modelos importantes, como Barcelona.

Boston

A importância da área portuária para a cidade de Boston vem desde sua fundação, em meados de 1600. Antes usados por famílias que exploravam o comércio portuário, os portos marítimos, hoje, operam como grandes estruturas públicas que requerem atenção e investimento maciços.

O porto de Boston, antes sua grande porta de entrada, acabou abandonado e, a partir dos anos 1950, um plano de revitalização passou a ser elaborado para aquela área. A discussão sobre o projeto girava em torno das seguintes questões: “a) benefícios regionais versus custos locais (e benefícios); b) desenvolvimento pra quem?; c) recreação; d) acesso à frente marítima; e) administração do Porto” (COMMITTEE ON URBAN WATERFRONT LANDS, 1980. p. 22).

A tendência de retorno ao núcleo urbano começou em Boston com o subsídio de dois empreendimentos privados. Isso parecia interessante, pois para a municipalidade, aqueles empreendimentos chamariam outros. Esta estratégia acabou funcionando e catalisando novos investimentos na área. O objetivo era aumentar a oferta de emprego, mudar a imagem da cidade, aumentar a arrecadação de impostos e modernizar a cidade, o que gerou uma falta de controle sobre os novos projetos.

O porto de Boston começou a desaparecer no meio do século XIX, por ficar obsoleto e não comportar mais as atividades. Foi, então, substituído pelo novo porto, que podia acomodar melhor as atividades portuárias comerciais. Também existia uma autoestrada elevada nessa área, beirando a orla, que por contar com várias rampas de acesso, utilizadas pelos moradores como rua local, estava sempre congestionada. Isso ajudou no processo de degradação do porto abandonado. Os prédios do porto, alguns muito bonitos, acabaram com problemas estruturais, devido ao abandono, e ainda existia o problema do esgoto, que piorava em época de chuvas fortes.

Em razão deste panorama desfavorável, em meados da década de 50, um plano de revitalização da orla foi incluído na política de retorno ao centro urbano, como falamos anteriormente. Através da contratação de consultores, foi elaborado um plano de revitalização da frente marítima que abrangia a preservação de edificações de interesse histórico e a melhor integração com a água, privilegiando o uso público do espaço, antes usado para atividades comerciais portuárias. A ideia era, segundo os gestores do projeto, oferecer um espaço público para os cidadãos locais.

Esse plano incluía também o Quincy Market, que apesar de atualmente não se encontrar na orla, já foi local de atracação de embarcações. A via elevada, que cortava sua ligação com a água, foi derrubada no projeto que ficou conhecido como Big Dig, do qual falaremos mais adiante. O Quincy Market é constituído por três edificações históricas, à época cada uma de um proprietário diferente. A Boston Redevelopment Agency (BRA)¹² comprou os prédios, a fim de restaurá-los com suas características originais. O projeto foi uma parceria entre Ben Thompson (arquiteto) e James Rouse (empreendedor), o que resultou no primeiro dos *Festival Marketplaces* americanos, que depois foram replicados em diversas cidades, como Baltimore, Miami e Nova Iorque (South Street Seaport). O antigo mercado municipal foi transformado, então, em um conjunto comercial que abrigava restaurantes, lojas, bares, escritórios, além do próprio mercado.

Segundo Robert Kroin (2009), esse foi um projeto que lançou uma nova perspectiva sobre a frente marítima, resultando na atração de visitantes e usuários para o núcleo urbano. O Aquário, datado do fim da década de 60, representou um atrativo cultural e acabou se tornando peça-chave, no processo de renovação urbana, pelo grande êxito em atrair público. Esse fato levou seus arquitetos a trabalharem em projetos semelhantes em outras cidades, entre elas, Baltimore.

Ainda de acordo com o Kroin (2009), esses dois projetos (figuras 3, 4 e 5) são de natureza turística, ou seja, o foco não estava nos *bostonians*¹³. Hoje, podemos perceber que o Quincy Market, no passado um grande mercado municipal, agora abriga as maiores redes mundiais do comércio e entretenimento, entre elas, o Hard Rock Café, Victoria's Secret e Urban Outfitters.

No início do processo de revitalização do núcleo urbano, não existia maior preocupação em garantir a ocupação de renda mista. O objetivo era mesmo trazer de volta uma população que havia se mudado para o subúrbio. Com o tempo, depois de bem-sucedidas experiências, Boston se tornou um mercado muito diferente do que era.

¹² A BRA foi estabelecida em 1957 e é responsável tanto pelo planejamento urbano quanto pelo desenvolvimento econômico.

¹³ Como são chamados os cidadãos de Boston, em inglês

A Prefeitura agora estabelece que 17% de todas as unidades, sempre que estiverem sendo construídas habitações, devem ser acessíveis economicamente. Além disso, nas construções de prédios comerciais, exige-se que para cada 0.093 m² (1 pé quadrado), deve haver uma contribuição para um empreendimento de cunho social (KROIN, 2009).



Fig. 3 – New England Aquarium (Boston)
Foto nossa em abril de 2009



Fig. 4 – Quincy Market (Boston)
Foto nossa em abril de 2009



Fig. 5 - Quincy Market à época de sua construção

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Quincy_Market_When_Built.jpg. Acessado em 28 de maio de 2009.

Outro projeto que marcou a diferença, na reconversão da área marítima central de Boston, foi o Big Dig. Seu estudo se faz interessante para o caso do Rio, pois na proposta atual da Prefeitura, existe a previsão de derrubar a Avenida Perimetral, como veremos no próximo capítulo. Este projeto, o mais complexo e mais caro da história dos Estados Unidos, com custo estimado em 14 bilhões de dólares, mas segundo KROIN, 2009, mais de 30 bilhões, durou mais de 15 anos para ficar pronto. Grande parte dos recursos foram federais, até a administração de George W. Bush (de 2001 a 2009), que não era alinhada com a municipalidade. Posteriormente, o projeto foi assumido pelo departamento de rodovias estaduais.

A cidade virou um caos. O tráfego era desviado da maneira mais conveniente, não havia mais caminhos definidos, cada dia era diferente. O projeto foi muito caro, pois tinham que ser construídos viadutos temporários, para auxiliar no escoamento de veículos, sem interferir na construção dos túneis subterrâneos (KROIN, 2009).

O Big Dig consistiu na construção de túneis subterrâneos para abrigar a complexa malha viária suspensa, que circundava a orla marítima (figura 6). O resultado, parques e espaço público, que acabaram com a sensação de confinamento, característica das áreas embaixo de viadutos, está retratado na figura 7, tirada por nós *in loco*. No entanto, cabe ressaltar que ainda assim, falta uma permeabilidade entre um lado e outro da via, pois a travessia não é segura nem eficiente.



Fig. 6 - Malha viária do *waterfront* de Boston antes do Big Dig
Fonte: Revista Popular Science. Vol. 258, Núm. 6. Ed. Bonnier Corporation, 2001. p. 54.



Fig. 7 – Boston *waterfront* após conclusão do Big Dig
Foto nossa em abril de 2009

No fim da década de 80, foi finalizado um projeto, batizado de Rows Wharf, segundo Kroin (2009), idealizado para os *bostonians*, com características de uso misto, elaborado conjuntamente, por empreendedores, um escritório de arquitetura e a Prefeitura. O empreendimento se tornou possível, pois Boston, na década de oitenta, em alta no mercado imobiliário, fez com que surgissem vários interessados em investir na cidade. Foi aberta a concorrência para submissão de propostas, cujos finalistas foram I.M Pei, Cesar Pelli e Skidmore, Owings & Merrill, vencendo o último.

O conceito final do projeto abrangia a construção de duas torres, de aproximadamente 58 metros de altura, o que ultrapassava o limite estabelecido de 50 metros. O escritório teve, então, que reduzir o tamanho das torres. A solução foi ligar as duas por um corredor, o que acabou na execução de um grande espaço público, coberto por um domo de grandes proporções (figura 8).



Fig. 8 – Projeto Rows Wharf (Boston)
Foto nossa em abril de 2009

A figura 9, a seguir, mostra o projeto pronto:



Fig. 9 - Projeto Rows Wharf (Boston)

Fonte: The architecture of Adrian Smith, SOM: toward a sustainable future. p. 61

Um ponto que vale destaque com relação a este projeto é que os arquitetos se preocuparam em criar um prédio que se relacionasse à cidade. Destacamos isso, pois já termos discutido, anteriormente, o problema da extraterritorialidade dos projetos pós-modernistas, principalmente aqueles pensados para projetos de revitalização urbana. Na contramão dessa tendência, o escritório procurou usar os elementos construtivos presentes no centro histórico, para que resultassem num edifício marcante, mas que se integrasse na paisagem (SMITH, BEAVER, 2007).

Podemos ver, então, que o plano de revitalização do núcleo central de Boston foi muito mais complexo do que normalmente se propõe, e se estendeu ao longo de quase meio século, além de ser, em sua grande maioria, pensado para o cidadão local. Em Baltimore, por sua vez, foram trilhados caminhos diferentes, os quais estudaremos a seguir.

Baltimore

Baltimore é o primeiro exemplo de que ouvimos falar ao estudar o tema de renovação de frentes marítimas. Efetivamente, a aposta na revitalização da antiga área portuária abandonada, com o intuito de torná-la uma atração turística, acabou colocando Baltimore no cenário internacional.

A revitalização da cidade de Baltimore resultou na mudança de seu conceito no imaginário coletivo, passando de um local decadente, sem atrativos, a um ponto de destaque no mapa norte-americano até o final da década de oitenta. Devido à falta de manutenção do Plano de Renovação da Área, por conta de uma administração ineficiente, e dos próprios limites do modelo, a cidade apresenta hoje alta criminalidade, bem como o êxodo de moradores e atividades comerciais para outras áreas e, por consequência, uma decadência econômica.

Nos anos 50, com o processo de suburbanização nos Estados Unidos, que se tornou possível graças ao fordismo¹⁴ e às autoestradas que ligavam os subúrbios às cidades, observou-se um esvaziamento dos núcleos urbanos. Baltimore registrou um êxodo urbano de 300.000 habitantes em uma década (aproximadamente um terço de sua população)¹⁵, o que levou o seu centro de negócios à decadência. Colin Tarbert (2009), da *Baltimore Development Corporation*, caracterizou o primeiro esforço de revitalização urbana de Baltimore como: “Fazer ou morrer.”¹⁶

A revitalização do centro, em Baltimore, partiu da iniciativa privada em associação com a liderança política, do então prefeito, com o objetivo de recuperar a área mediante um novo plano diretor, para uma área, destacada nas figuras 10 e 11, no coração de seu distrito comercial, cuja administração ficou por conta de uma agência própria (Charles Center Management Inc.).

¹⁴ Caracterizado pelo incentivo à produção em massa de bens de consumo, popularizando bens antes exclusivos das elites como os automóveis.

¹⁵ Dados da *Baltimore Development Corporation*.

¹⁶ Em inglês: “*Do or die.*” Em entrevista realizada em 31 de março de 2009, no escritório da *Baltimore Development Corporation*

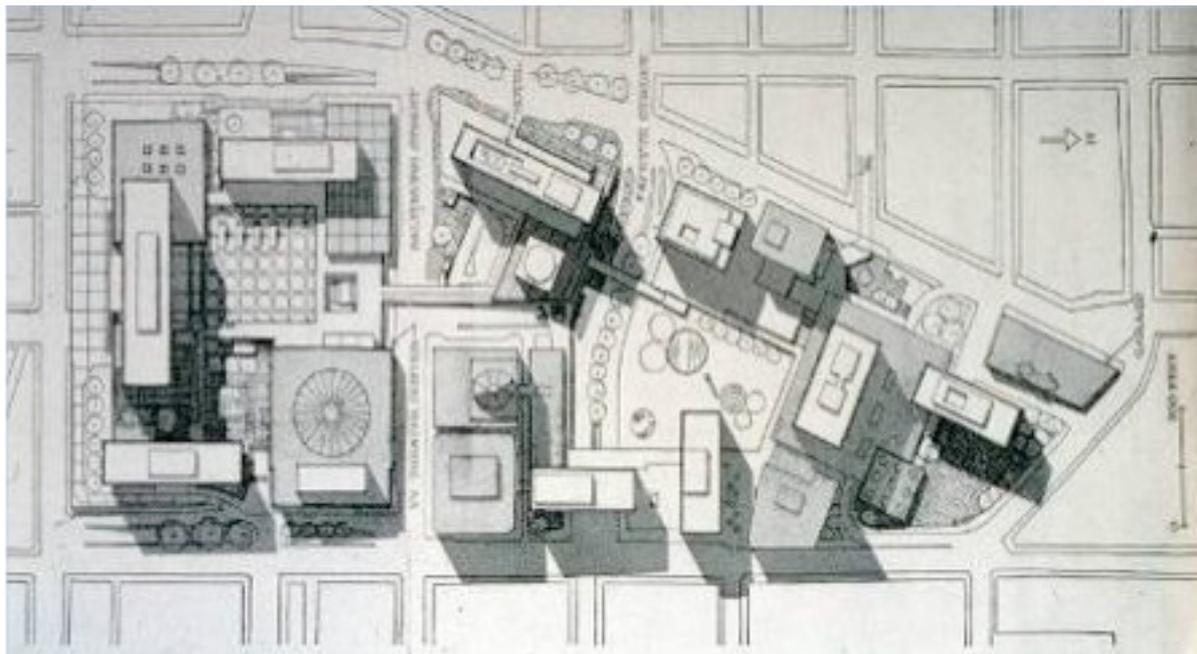


Fig. 10 – Novo plano diretor do distrito comercial (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation



Fig. 11 – Foto aérea do distrito comercial (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation

No início da década de 60, por meio de concorrência pública, foi construído o primeiro edifício comercial (One Charles Center), cujo projeto vencedor fora o concebido pelo escritório de Mies Van Der Rohe, colocando Baltimore no cenário midiático internacional, pela notoriedade do arquiteto (DEL RIO, 1994). O objetivo, por trás desse projeto, era que ele servisse de âncora para um processo de resgate da área, que se encontrava em acentuada decadência.

A iniciativa deveria ser parte de uma visão mais ampla, ao desenvolver um plano bem detalhado de ações. A ideia era partir de um projeto, importante a ponto de catalisar o processo de renovação urbana da área, e também economicamente viável, para ser construído em pouco tempo. Baseado na parceria público-privado, na época algo original, envolvia cidadãos, grupos empresariais, prefeitura e conselhos municipais. O Charles Center era, no entanto, um prédio comercial, o que não bastava para reverter o processo de degradação da área.

A partir daí, houve a motivação de desenvolver um plano muito maior (aproximadamente 1km² ou 250 acres): o Inner Harbor, que aproveitaria a área esvaziada das atividades portuárias, criando um novo espaço urbano, com oportunidade para desenvolvimento de novas atividades comerciais. Este projeto foi alavancado pelo objetivo, hoje considerado lugar-comum, de “devolver a água aos cidadãos”. Caracterizava-se pelo uso misto (residencial, empresarial, comercial e turístico) e consistia em projetar um passeio público ligando diferentes áreas recreativas, esculturas urbanas, parques e lugares para piquenique. Entretanto, a condição da água era péssima e até a década de 60, a área não conseguiu atrair o público.

Para a execução de um plano dessa magnitude, foi necessário o envolvimento de 14 agências públicas, aquisição de 1000 propriedades e realocação de 700 empreendimentos. O plano foi lançado em 1964, com um investimento inicial de 2 milhões de dólares de fundos públicos. No início dos anos 70, foram construídos diversos prédios empresariais e os projetos urbanísticos concluídos. O primeiro plano contava com a construção de uma grande autoestrada (figura 12), que não foi construída, pois faria do porto uma lagoa, além de destruir as vizinhanças históricas.



Fig. 12 – Projeto de auto-estrada cortando o *waterfront* (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation

O plano de 1964 (figura 13) apresentava três enfoques: empreendimentos residenciais multifamiliares, construção de prédios comerciais luxuosos na Pratt Street, em frente à orla, além de áreas de lazer e parques públicos que facilitassem a reaproximação dos cidadãos de Baltimore à água. A primeira ideia, mais voltada para os cidadãos locais, tinha a intenção de trazer a população perdida de volta. O foco, portanto, não era no turismo.

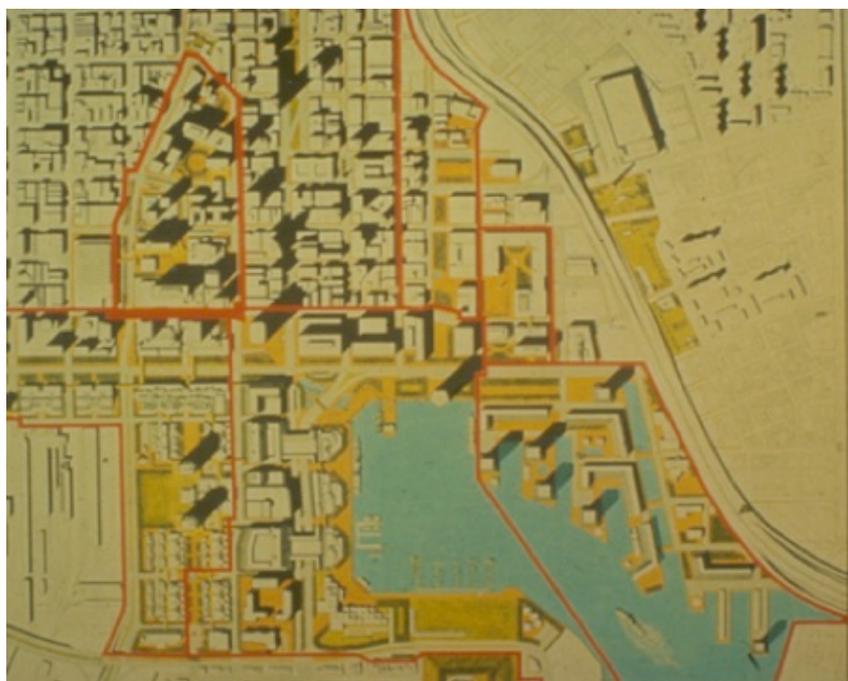


Fig. 13 – Plano de 1964 para o *waterfront* (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation

Com o intuito de desenvolver o planejamento e gerir os projetos urbanos foi criada a Charles Center Inner Harbor Management (atual BDC ou Baltimore Development Corporation), uma corporação de desenvolvimento urbano sem fins lucrativos, mantida pela prefeitura, que arcava com todos os custos operacionais, tais como profissionais experientes em planejamento, projeto, administração e desenvolvimento urbanos. O objetivo era melhorar a relação entre as iniciativas pública e privada, desburocratizando os processos.

Em 1976, a municipalidade organizou uma chegada de veleiros na nova área, o que acabou atraindo visitantes de todo o estado de Maryland. Com isso, nasceu a imagem do Inner Harbor como local turístico.



Fig. 14 - Inner Harbor no início de 1973 (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation



Fig. 15 - Chegada de veleiros, em 1976, no Inner Harbor (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation

James Rouse, sob seu lema, “as cidades devem ser divertidas”, já havia desenvolvido um projeto de destaque em Boston, o Faneuil Market Place, do qual falaremos adiante, e, escolhe Baltimore para seu próximo projeto. Rouse desenvolveu o conceito de Festival Marketplace, com o objetivo de revitalizar áreas centrais em decadência. Esse tipo de projeto estava relacionado à criação de uma atração principal, que serviria de catalisadora para o desenvolvimento de uma área, mas baseada na cultura do consumo e no investimento em segurança, atraindo para o local comércio de varejo, restaurantes, ofertas de entretenimento e, com eles, os visitantes.

Em 1980, foi inaugurado o Harborplace, empreendimento desenvolvido por Rouse, baseado no programa por ele difundido, caracterizado pela oferta de lojas, lazer e gastronomia. A figura 16 representa bem o sucesso do empreendimento à época do lançamento. Em contraste, podemos ver, na figura 17, como o projeto se encontra atualmente.



Fig. 16 – Sucesso no lançamento do Harborplace (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation



Fig. 17 – Harborplace hoje (Baltimore)
Foto nossa em abril de 2009



Fig. 18 – Foto aérea Inner Harbor e Harborplace (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation

Grande parte dos defensores dos projetos de “revitalização” de áreas consideradas degradadas apostam na ideia da criação da chamada massa crítica (*critical mass*¹⁷), para que o projeto obtenha sucesso. A massa crítica, nesse caso, consiste em articular diversos empreendimentos que, juntos, consigam catalisar o processo de desenvolvimento do local em questão. Eike Batista, investidor nacional que tem interesse em desenvolver empreendimentos no Porto do Rio usou esse conceito para definir o seu projeto para a região (BATISTA, 2009).

¹⁷ O conceito de *critical mass* veio da física nuclear, com o estudo das reações em cadeia dos processos de fissão e começou a ser utilizado pela sociologia, ciência política e teoria da comunicação. A concepção é que uma reação seja responsável não só pelo seu curso natural, mas por criar reações subsequentes, inerentes a sua natureza. As ciências sociais fazem uso, portanto, do conceito de “reproduzir a si mesmo”, cuja ideia principal é a geração de um processo autossustentável, ou seja, que a primeira reação pode se reproduzir exponencialmente, independente da causa original (LEDERACH, 2005).

Em Baltimore, a massa crítica era formada, de acordo com a BDC por: Maryland Science Center (1976), Convention Center (1979), Harborplace (1980), National Aquarium of Baltimore (1981) e Hyatt Regency Hotel (1981). Com isso, acreditava-se que o Inner Harbor passaria a ser um lugar de sociabilidade não só de residentes, mas também de turistas. Com o plano concluído, em meados da década de 1980, acreditava-se que Baltimore era, não somente um caso de sucesso, mas um modelo a ser seguido. A figura 19 retrata o orgulho do renascimento urbano.



Fig. 19 – Orgulho da revitalização urbana em Baltimore
Fonte: Baltimore Development Corporation

Como vimos anteriormente, para manter a cidade viva no cenário mundial, os seus gestores têm de investir em constante renovação. É necessária uma política de monitoramento urbano das intervenções, para que todo o investimento não vá por água abaixo. Na década de 90, a conservação do porto de Baltimore era descentralizada. Assim, faltava um plano com metas claras, fazendo com que todo o esforço para renovação da área fosse colocado em risco.

A BDC via como problemas da área, entre outros, falta de manutenção geral, projetos paisagísticos ruins, falta de uniformização de elementos urbanos, falta de controle de sinalização, subutilização de espaços públicos. As figuras 20 e 21 caracterizam a falta de manutenção de resíduos, e a figura 22, a subutilização de espaços públicos.

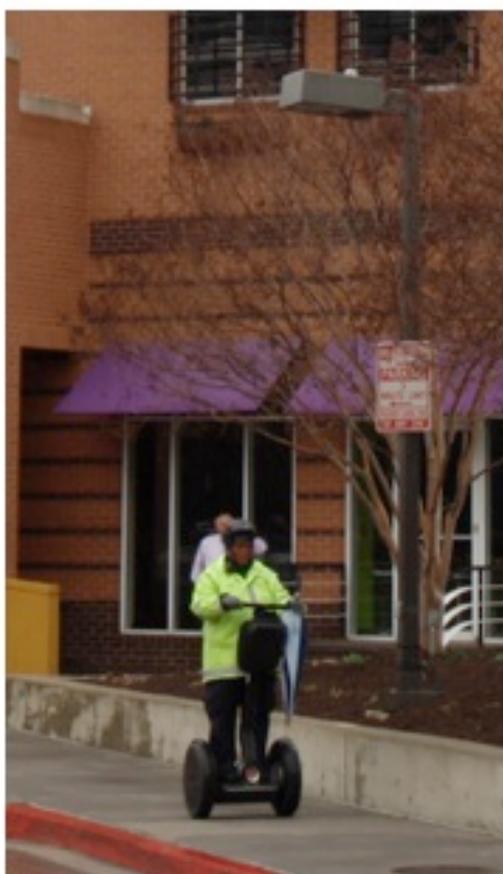


Figs. 20 e 21 – Degradação Inner Harbor (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation



Fig. 22 – Inner Harbor (Baltimore)
Foto nossa em abril de 2009

A partir dos anos 2000, a municipalidade e os líderes empresariais, passaram a discutir novas estratégias para o Inner Harbor. Em 2003, foi desenvolvido um novo plano diretor, cujo foco eram os espaços públicos abertos, estacionamento e o Centro de Visitantes. O estudo, elaborado pelo BDC, também enfocava o quanto a região gerava de renda e quanto a cidade, de fato, gastava com manutenção. Em 2006, foi criada a Waterfront Partnership of Baltimore, Inc. (WPB), que é mantida pelos proprietários privados, mediante taxaçoão voluntária, e a municipalidade. Apresenta como responsabilidades: melhoria e manutenção de paisagismo e equipamentos urbanos, serviços de segurança e hospitalidade (figuras 23 e 24), elaboração de programação, marketing, serviços de limpeza, atuando também como “advogado” para o Inner Harbor, além de elaborar projetos especiais.



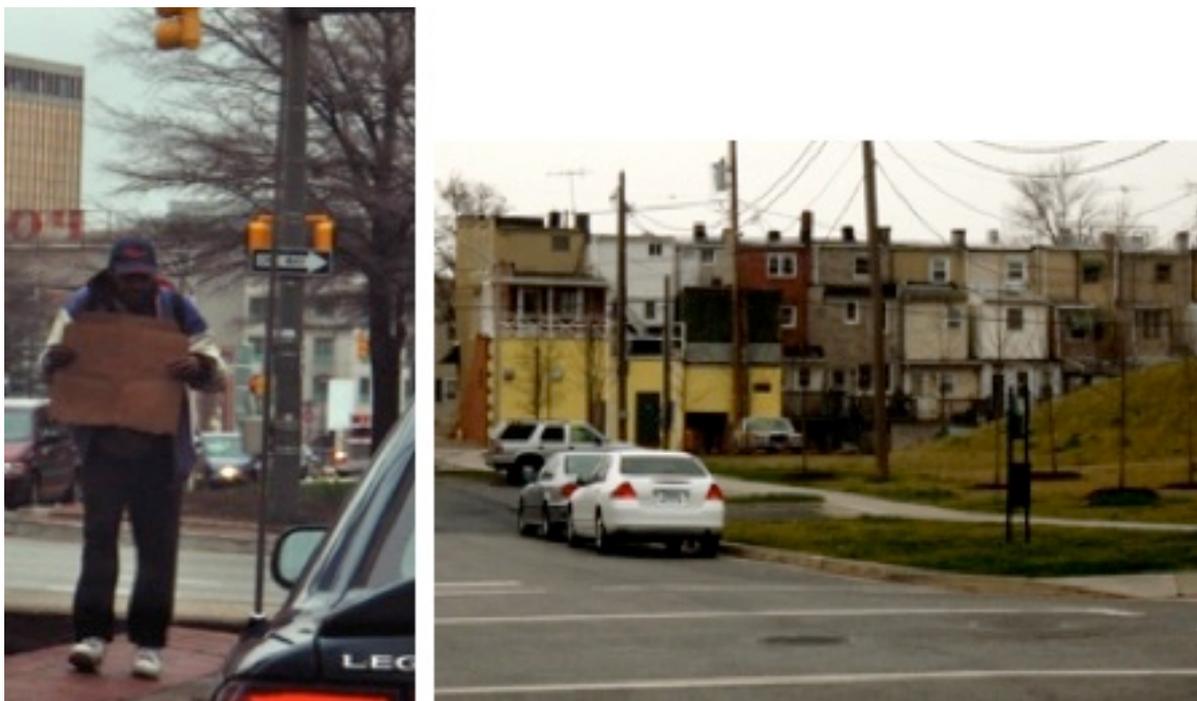
Figs. 23 e 24 – Waterfront Partnership (Baltimore)
Fotos nossas em abril de 2009

Atualmente, o foco das políticas urbanas para o Inner Harbor é aprimorar os espaços de pedestres, sustentabilidade, melhoria do espaço público aberto, estabelecimento de programação de eventos, estudos de tráfego e ciclovias, incentivo ao aumento de empreendimentos residenciais, fomento e desenvolvimento de novos empreendimentos, e comércio de varejo, tudo isso para maximizar o rendimento urbano.

O caso de Baltimore tornou-se importante modelo de renovação de frente marítima, destacado internacionalmente, ainda que, originalmente, não se tratasse de um destino turístico mundial. Por outro lado, é possível tecer inúmeras críticas a esse exemplo.

A primeira delas é que a renovação da área, por muito tempo, teve como foco principal o turismo e, hoje, ainda há dúvidas sobre a pertinência desse enfoque, entre os cidadãos residentes. De qualquer forma, o que se percebe é que o uso é escasso, e que os espaços públicos e comerciais são elitistas. Laurie Schwartz (2009), da WPB, acredita que como o turismo caiu, hoje o foco recai sobre os cidadãos jovens. Já Colin Tarbert (2009) ainda diz que o mercado principal é o turismo, depois os trabalhadores da região, e em terceiro lugar, os moradores. Gary Cole (2009), do Departamento de Planejamento Urbano de Baltimore, também afirma que o foco é nos visitantes, e destaca que é importante trabalhar com o uso misto, e um lugar que funcione 24 horas por dia, 7 dias por semana. Só assim, segundo ele, será mantida a vitalidade no Inner Harbor.

A segunda crítica é que existe uma grande população pobre que mora no entorno da área portuária e, sem dúvida, não tem acesso a esse espaço. A degradação é retratada por habitações de baixa renda, vizinhas aos empreendimentos, e população de rua pedindo esmola nos sinais (figuras 25 e 26).



Figs. 25 e 26 – População de baixa renda (Baltimore)
Fotos nossas em abril de 2009

A cidade apresenta elevada taxa de violência: 41,8 homicídios por 100.000 habitantes, no ano de 2004 (GOLDENBERG, 2005), a maior dos Estados Unidos, assim como vem apresentando um êxodo urbano, perdendo quase metade de sua população, desde os anos 50. Com isso, podemos concluir que todo esforço e capital investidos na revitalização de sua frente marítima não foi suficiente para reverter um quadro social preocupante.

Baltimore também pode ser criticada por ser exemplo daqueles lugares universais, que não se relacionam em nada com as características locais, denominados realidade virtual. Inclusive, podemos avaliar melhor essa questão, ao analisarmos as respostas dos nossos entrevistados, indagados sobre o assunto.

Laurie Schwartz (2009) acredita que se o projeto fosse construído hoje, muitos armazéns utilizados pela indústria pesqueira talvez fossem mantidos, e ressalta que, de fato, a arquitetura é bem diferente da do resto da cidade. Entretanto, com a expansão do projeto de revitalização urbana para o sul, na área de Fells Point (figuras 27 e 28), houve uma maior preocupação em manter as estruturas históricas, restaurando armazéns antigos, transformando-os em habitação e comércio, mantendo, assim, maior ligação com as características locais.



Figs. 27 e 28 – Fells Point (Baltimore)
Fotos nossas em abril de 2009

Zukin, em seu livro *The Cultures of the Cities*, compara os parques temáticos Disney à gestão urbana contemporânea, destacando similaridades:

Pegue uma linha comum de crença, uma paixão que as pessoas tenham em comum – sem violência – e transforme-a numa imagem visual. Venda essa imagem como o símbolo da cidade. Escolha uma área da cidade que reflita essa imagem: um brilhante complexo comercial de frente marítima para simbolizar o novo, uma grandiosa estação de trem *Beaux-Arts* para simbolizar a renovação, uma rua de pequena escala, com lojas em tijolos vermelhos para simbolizar a memória histórica. Depois, coloque a área sob administração privada, cujo desejo de limpar o espaço público ajudou a tornar a profissão de segurança privada uma das mais crescentes (ZUKIN, 1995. p. 54).

É impossível não lembrar de Baltimore, ao ler o fragmento acima. Podemos estabelecer o paralelo, respectivamente, com Inner Harbor, o Power Plant (figuras 29 e 30), e as ruas de Fells Point.

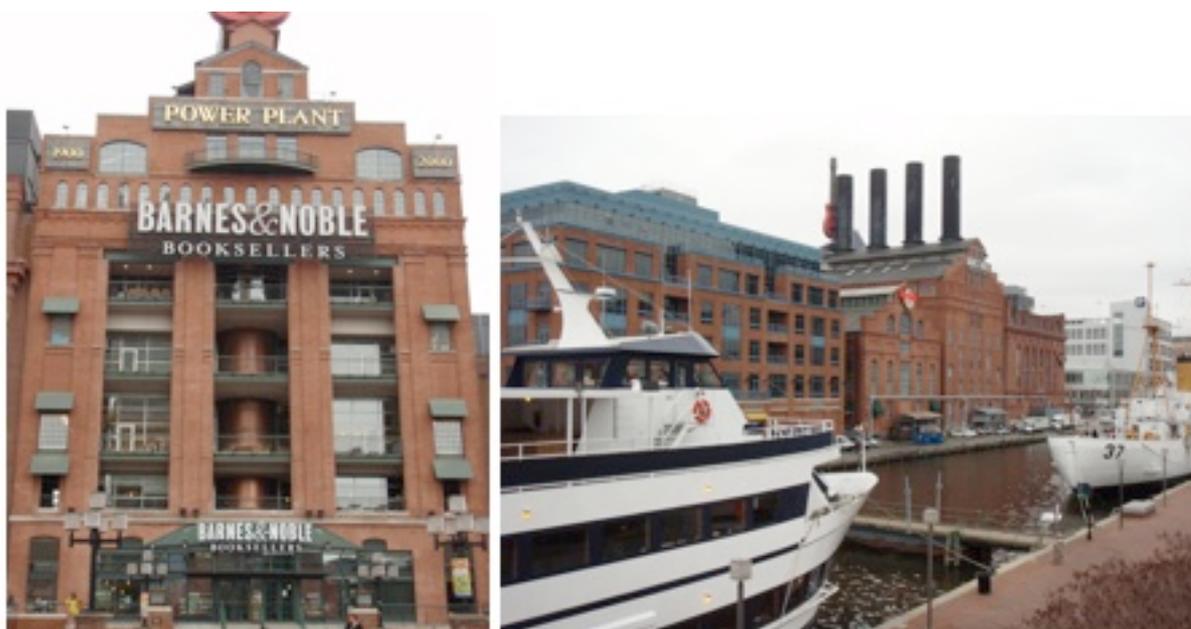


Fig. 29 e 30 – Power Plant no Inner Harbor (Baltimore)
Fonte: Baltimore Development Corporation

2.2 - Perspectivas em confronto para um mesmo objeto de reflexão e ação: a renovação de frentes marítimas sob diversos ângulos

Consideramos importante buscar, mediante entrevistas qualitativas, diferentes opiniões a respeito dos projetos de frentes marítimas, para que pudéssemos traçar um paralelo entre elas e destacar convergências, tensões e contradições. Para tal, optamos pela divisão do material das entrevistas em três matrizes comparativas¹⁸, de acordo com a área de atuação dos entrevistados. Dessa forma, foi mais fácil visualizar os pontos de convergência e divergência sobre os mesmos temas, sobre os quais discorreremos a seguir.

Como o assunto da *waterfront renewal* é recorrente nas pautas da gestão urbana internacional, começamos as entrevistas com a pergunta “Por que investir em revitalização de frentes marítimas?”. Percebemos que todos os entrevistados, nos Estados Unidos, citaram o abandono ou a degradação do porto como razão para investimento. O que é bastante plausível para a realidade deles, visto que as áreas portuárias norte-americanas, que passaram por um processo de renovação, apresentavam um histórico de abandono de anos, por não abrigarem mais as atividades comerciais de outrora. Essa razão, por outro lado, não se aplica diretamente ao Porto do Rio, pois a atividade comercial portuária ainda está ativa, além do porto de passageiros também se encontrar na região. O que acontece no caso do Rio, é o abandono de antigas edificações, que poderiam ser melhor aproveitadas, caso houvesse investimento na região.

Outro ponto, sempre levantado quando o assunto é revitalização de frentes marítimas, também citado por alguns dos entrevistados, foi “devolver o mar aos cidadãos”. Essa frase está presente em muitas das justificativas desse tipo de projeto. Concordamos que, em cidades como Baltimore, essa justificativa é eficaz e se aplica bem ao caso, pois as pessoas gostam de áreas próximas à água, como bem colocado pela professora Sharon Zukin (2009).

¹⁸ Apêndice I

Consideramos interessante o fato de que somente os acadêmicos citaram que é fundamental definir a maneira como irá se desenvolver o projeto, para quem ele é pensado, e a necessidade de aplicação de investimento privado. Para Neil Smith (2009), por exemplo, a questão principal é “como os projetos de renovação de frente marítima são feitos e para quem eles são feitos (...). Entretanto, sob as regras da economia capitalista, é difícil, pois geralmente os usos pensados para esses projetos são aqueles que gerarão mais lucros” (SMITH, 2009). É essa questão que move também o presente estudo: quais as prioridades para a cidade do Rio de Janeiro, e quais os atores que definem uma agenda para alcançá-las? No caso do Rio, será que precisamos de uma enxurrada de investimentos no Porto, para a implantação de novos espaços culturais, ou há problemas mais antigos e mais sérios que deveriam ser enfrentados?

A nossa segunda pergunta aos entrevistados tratou dos impactos esperados por causa desses projetos na cidade. Os acadêmicos, os mais críticos, talvez por seu distanciamento do objeto, citaram o viés econômico e o cunho turístico como características recorrentes. Deve-se levar em conta que apenas Sharon Zukin (2009) levantou o problema da geração de tráfego e superlotação do transporte público, ponto facilmente aplicável ao caso do Rio de Janeiro. Afirmou também que a comunidade deve reivindicar o que achar necessário. Na mesma linha, Susan Fainstein (2009) acredita que “bons projetos de frentes marítimas devem englobar pessoas locais, devem oferecer moradia e espaços de recreação que a população local use.” Acreditamos que essas são questões valiosas, no que tange à visão crítica dos projetos para o Porto do Rio, os quais analisaremos no próximo capítulo.

Os impactos levantados por representantes das municipalidades são o de melhoria de tecido urbano. Robert Kroin (2009), de Boston, simplifica, afirmando “ora, a frente marítima é hoje o local mais desejado e antes era o menos desejado”. Com a realidade um pouco diferente, como vimos anteriormente, Gary Cole (2009), de Baltimore, coloca o projeto do *waterfront* como caso de vida ou morte, por causa do êxodo urbano enfrentado com o fenômeno da migração populacional para os subúrbios.

Os impactos econômicos foram bem destacados por Laurie Schwartz (2009), que falou sobre a grande criação de oferta de empregos, e por Colin Tarbert (2009), que destacou o Inner Harbor como

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 atraídas para a região. Portanto, o principal impacto desse tipo de projeto é o aumento da base de arrecadação do município. (TARBERT, 2009)

Ken Farmer (2009) acredita que o projeto de *waterfront* cumpre seu papel quando se conecta bem ao resto da cidade, ou seja, não cria barreiras. Ele acredita que o projeto deve ser permeável e aberto a diferentes usos, por todo tipo de gente. Cita, inclusive, o caso das praias do Rio, como bom exemplo de espaço orgânico, com efetiva apropriação cidadã e diversidade social. Com isso, podemos ver que, às vezes, não precisamos ir muito longe para conseguir desvelar bons exemplos. Neste caso, não procede o discurso de devolução do mar aos cidadãos, uma vez que o mar é apropriado, desde, pelo menos, o início do século XX, e faz parte da produção simbólica do lugar, com a cultura da vida de praia e a sociabilidade do carioca.

Uma das nossas motivações para estudar o tema em pauta era a questão de saber para quem o projeto de revitalização da área portuária é feito. Muitas das vezes, como foi o caso do Inner Harbor, o projeto é desenvolvido, primeiramente, visando ao aumento do fluxo turístico na cidade. Isso acaba por gerar espaços que não se relacionam com seu entorno, ou com as características locais, ou seja, se tornam realidades virtuais. Por essa razão, questionamos os entrevistados, para saber como seria possível evitar que renovações de cunho turístico se tornassem realidades virtuais.

Essas realidades virtuais, também chamadas de *tourist bubbles*¹⁹, se caracterizam por perímetros urbanos separados da cidade, onde não há pobreza, delitos ou decadência. Susan Fainstein (2009) não vê problema na criação de realidades virtuais. Ela cita, em entrevista, Las Vegas, como uma cidade temática que funciona bem, e acredita que criticar esses lugares pode ser um ato preconceituoso. Mas é ela quem atesta a existência de tais localidades: “Na situação mais extrema, destinações turísticas tornam-se totalmente desvinculadas do contexto social, criando um tipo de realidade virtual na qual constituem reproduções delas mesmas”²⁰ (FAINSTEIN, 1999. p. 27).

Quatro entrevistados citam Inner Harbor, em Baltimore, como um exemplo de realidade virtual, análise com a qual concordamos, a partir da experiência da visita ao local. Para Neil Smith (2009), os projetos de *waterfront renewal* se aproveitam de uma imagem nostálgica do passado, e complementa, dizendo que é fácil se aproveitar de algo distante, pois é uma situação que não foge do controle. Na sua opinião, a questão é política, não arquitetônica.

Sharon Zukin (2009) acredita que o problema é universal, e com a disseminação de modelos internacionais é difícil evitar essa condição. E ainda, que estes espaços são concebidos para grupos determinados, não para todos os cidadãos. E complementa, dizendo que se não podemos evitá-los, devemos aproveitar a demanda por mão-de-obra como ponto positivo. Esse é um ponto crítico para a nossa realidade. Será que devemos simplesmente aceitar um enorme investimento, somente para a criação de novos empregos? Mas estes serão temporários? E o uso dos espaços será limitado a uma parcela da população?

Gary Cole (2009), da prefeitura de Baltimore, atesta que a *waterfront* de sua cidade é um lugar virtual, foi desenvolvida para visitantes. Em contraposição, Robert Kroin (2009), da prefeitura de Boston, aceita o fato de que o turismo é uma grande indústria, mas que o foco da sua agência está nos *bostonians*.

¹⁹ Bolhas turísticas (tradução nossa) é uma expressão usada por Dennis R. Judd, em seu artigo *Constructing the Tourist Bubble*. In JUDD, Dennis & FAINSTEIN, Susan, *The tourist City* (pp. 35-53). New Haven: Yale University Press.

²⁰ Tradução nossa

Ken Farmer (2009) acredita que James Rouse foi responsável pela massificação do modelo *festival marketplace*, reproduzido em diferentes cidades norte-americanas, como vimos anteriormente, e que uma de suas características é ser extraterritorial, não se relacionando com os lugares de implantação. Para evitar que realidades virtuais sejam criadas, ele destaca a importância de pensar, junto com os grupos locais, a concepção de projetos urbanos. Acreditamos, então, que essa é uma lição valiosa para o Rio de Janeiro e que deveria ser adotada por aqui.

O nosso próximo questionamento é uma espécie de continuação do anterior, no intuito de saber como esses projetos de renovação de frentes marítimas podem se conectar aos valores culturais e sociais locais. Observamos que as respostas giraram em torno da questão-chave “para quem é feito o projeto?”. Enquanto Susan Fainstein (2009) defende que os projetos podem, ao mesmo tempo, ser turísticos, mas também devem ser inclusivos, e não devem se distanciar da cultura do lugar. Neil Smith (2009) nos lembra que, em sua grande maioria, esses projetos são recheados de simbolismo, retratando uma nostalgia de um passado glorioso, mas que no entanto, lhes falta realismo histórico. Complementando, Sharon Zukin (2009) levanta questões que não podem ser ignoradas, como: a) criação de oásis urbanos, como é o caso das Docklands em Londres; b) quem é visível, ou seja, qual será a relação do projeto com as favelas do entorno; c) quem irá gerenciar o projeto; d) estabelecimento de programas sociais e educacionais; e) criação de espaço público aberto para todos.

Ressalta-se que optamos por um roteiro comum a todos os entrevistados, mas, por se tratar de entrevistas qualitativas, acabamos com rumos diferentes, de acordo com o perfil do entrevistado e o ritmo da entrevista. Por essa razão, houve perguntas feitas apenas para determinado grupo. Sendo assim, apenas os acadêmicos foram questionados sobre a aplicação da agenda internacional urbana, em cidades de países em desenvolvimento, como é o caso, do Rio de Janeiro.

Susan Fainstein (2009) acredita que a indústria do turismo não pode ser ignorada, como rica fonte de empregos para mão-de-obra não especializada, ou seja, interessante para o caso do Rio. Levanta também o problema da violência, como sabemos, muito propagandeada no exterior, e de que os lugares turísticos devem ser seguros, mesmo que seja através de muros. Nos indagamos, então, se as classes menos abastadas só deveriam ter acesso a esses locais como empregadas? Não é uma visão restrita, e até mesmo preconceituosa, de usos de espaços públicos?

Neil Smith (2009) constata que a importação de modelos é algo que vem acontecendo, e acaba por acentuar as desigualdades já existentes. Ademais, o que importa é a maneira pela qual o modelo é interpretado, como vai ser posto em prática, e como se relacionará com os grupos sociais locais. Já Sharon Zukin (2009) questiona sobre a universalização do espaço público. As municipalidades investem em projetos que visam à criação de espaços diferenciados, mas acabam seguindo tendências mundiais.

Ao serem questionados sobre quem seria o responsável pela elaboração dessa agenda internacional de renovação urbana, os acadêmicos concordam que as municipalidades e empreendedores desempenham papel fundamental. Zukin (2009) completa, citando os bancos (financiadores) e Fainstein (2009) lembra os consultores, como é o caso dos catalães que difundiram o modelo Barcelona na América Latina.

Aproveitamos para perguntar aos acadêmicos se eles acreditavam que o Rio, com a renovação da área portuária, sofreria com o processo de gentrificação. Neil Smith (2009) aponta um fato importante, no que tange a esse assunto: o processo de gentrificação desceu para as camadas mais baixas da população. Percebemos que isso de fato vem ocorrendo, a favela da Rocinha, onde se encontra uma grande variedade de serviços, é um local que, ao contrário do que se pensa, não é acessível, financeiramente, para todos. Neil Smith acredita que para evitar o processo de gentrificação, com a renovação da região portuária, deve-se estimular o uso misto, garantir subsídio contínuo por parte do governo para programas habitacionais de baixa renda, e impor condições para venda/aluguel dos imóveis subsidiados, evitando especulação imobiliária.

Em diferente perspectiva, Sharon Zukin (2009) associa os processos de gentrificação à criação de gosto. Isto é, ações de promoção e divulgação de lugares podem gerar uma curiosidade, em determinados grupos, que por sua vez passarão a consumir aquele espaço. Ou seja, tudo depende de como é gerenciado o projeto, pois dependendo do marketing, o espaço pode ser supervalorizado, restringindo assim o acesso universal.

Sobre a relação do projeto com as favelas do entorno, Neil Smith (2009) acredita que a mudança de perfil do habitante da região não é consequência do projeto, mas sim intenção. Ele ainda completa que as classes mais pobres se relacionarão com o projeto através da oferta de mão-de-obra. Sharon Zukin (2009) vai mais além, e defende a criação de programas educacionais e sociais nas novas instituições. Além disso, cita a importância de oferecer um espaço urbano aberto a todos.

Às prefeituras e organizações questionamos o fato de que revitalizações urbanas muitas vezes se caracterizam por intervenções pontuais, ou seja, não têm grande impacto na cidade como um todo. Gary Cole (2009), da prefeitura de Baltimore, diz que não foi o caso do Inner Harbor, diz que trouxe muitos benefícios para a cidade, que ainda hoje tenta se recuperar do êxodo decorrente do processo de suburbanização, como vimos anteriormente. Já Robert Kroin (2009), de Boston, acha válido criticar a política de concentração de investimentos no núcleo central urbano, mas por outro lado, acredita que um projeto ecoa, que ele não deve ser encarado como peça única e sim ser parte de um plano geral da cidade, focado no desenvolvimento econômico regional.

Para prevenir que isso aconteça, Laurie Schwartz (2009) assegura que o plano urbanístico de revitalização deve: a) ser abrangente; b) apostar em usos múltiplos; c) atrair diferentes grupos de pessoas; d) manter a vitalidade do espaço; e) estar em constante processo de renovação. Já Ken Farmer (2009) declara que o projeto deve estar em sinergia com o entorno, ou seja, não deve ser visto individualmente, além de tentar maximizar o uso do espaço público.

Percebemos, então, o quanto é importante a participação comunitária nas decisões e propostas de políticas urbanas, fato não muito comum em nossa realidade. Soou como unanimidade que deve-se, sim, investir em revitalizações de frentes marítimas, mas de uma forma mais universal, sem priorizar os interesses de um pequeno grupo, ainda mais utilizando fundos públicos para isso.

Ficou claro que um projeto-âncora sozinho não consegue catalisar o desenvolvimento de uma região, e que a melhor maneira de se obter sucesso é mesmo apostar no uso misto, com a preocupação de se integrar ao tecido urbano existente vizinho. Afinal, se uma tendência é mundial, e não há como evitá-la, ou seja, seremos contagiados de qualquer forma, é preciso que se faça da melhor maneira.

Concluimos essa seção, refletindo sobre o material levantado nas entrevistas, que nos servirá de base para análise, no próximo capítulo, acerca dos projetos propostos para o Porto do Rio.

3 – O PORTO DO RIO

3.1 – Caracterização da área: breves notas históricas, indicadores sociais e espaciais

Iniciamos este capítulo com breves apontamentos sobre a história da região portuária do Rio de Janeiro e seu perfil socioeconômico. Assim, poderemos compreender melhor a área de estudo para, então, focarmos a análise nos projetos turístico-culturais que vêm sendo propostos.

Perfil socioeconômico

Para melhor compreender o perfil socioeconômico da área de estudo, utilizamos como base de dados estatísticos a pesquisa publicada na revista *Rio Estudos*, nº 99, em abril de 2003, realizada pelo Instituto Pereira Passos, cujo objetivo era servir de fundamentação para o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária.

De acordo com esta pesquisa, podemos perceber que a maioria dos moradores da Região não completou o ensino fundamental (44,7%). Apenas 15% têm este nível de escolaridade, enquanto somente 19,8% completaram o ensino médio.

Destacamos também que 2,7% da população local é analfabeta, o que retrata uma forte carência na formação educacional dos moradores. Os aposentados e pensionistas são uma pequena parcela dos entrevistados (13,7%). A grande maioria (68,9%) se encontra na faixa economicamente ativa, entretanto 26,6% está desempregada. Além disso, a maioria dos trabalhadores da área não tem a carteira assinada. É importante frisar que 72,4% têm renda média entre 1 e 3 salários mínimos e 49% dos residentes são donos dos respectivos imóveis.

De uma maneira geral, notamos, na pesquisa, como problemas destacados pelos habitantes do local, a 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.

Podemos pensar, então, que para um plano de revitalização ser bem sucedido, nas escalas de bairro e região, é necessário muito investimento em infraestrutura, repensar a malha de transportes públicos, além, é claro, de uma melhoria na segurança. Se a ideia é trazer maior fluxo de população para usufruir daquele lugar é vital que se pense, não só na reurbanização, em si, mas principalmente nos acessos e no policiamento.

Percebe-se, entre os atores e instituições envolvidas naquele estudo, uma boa aceitação do Plano de Revitalização da área. Todavia, esse índice foi baixo entre os moradores, ambulantes e transeuntes.

Como sugestões para o incremento econômico, algumas associações locais citam a implantação de um *shopping center*, enquanto outras citam a capacitação profissional de moradores locais, com destaque para jovens e idosos.

É interessante percebermos que a maior parte dos trabalhadores daqueles bairros é moradora da própria região, e que a maior parte dos estabelecimentos utiliza mão-de-obra fixa. A vocação da área é a atividade comercial (70%), justificada historicamente pelo grande fluxo de pessoas, devido ao porto. Enfatizamos o fato de os entrevistados colocarem a falta de incentivos financeiros na área como elemento dificultador do desenvolvimento econômico.

Por fim, ainda de acordo com a pesquisa, a área é vista pelos entrevistados como “estigmatizada” pelo abandono, cujo reflexo estaria na existência de grande população de rua, falta de iluminação, muitos ambulantes, insegurança, comércio fraco e poluição do ar.

De ponto estratégico a local de passagem

É inegável a importância da região portuária na formação histórica da cidade do Rio de Janeiro. O porto não só era a porta de entrada e saída de mercadoria e pessoas da cidade, mas também exercia importância econômica, pelo fato de a cidade apresentar uma posição estratégica na rota de navegação do Atlântico Sul. A navegação era a ponte de ligação da cidade com a sede da metrópole.

O porto, por sempre ter apresentado importância na economia urbana, foi objeto de constante preocupação dos governos, no que tange à infraestrutura, segurança e funcionamento. A primeira reforma do porto, com retificação da orla marítima, ocorreu nos anos de 1600. O porto do Rio, à época, era considerado o mais seguro do país e um dos melhores do mundo (ANDREATA, 2003). A entrada de alimentos, madeira e açúcar, então, se dava pelos portos fluviais, passando pelo porto principal para depois seguir para a metrópole.

Nas encostas da área portuária surgiu um padrão de ocupação urbana que se reflete nos dias de hoje: a camada de mais baixa renda ocupando os morros, e a elite ocupando as áreas planas, onde as propriedades e unidades produtivas se concentravam. O terreno plano e seco, diretamente aproveitável, era artigo raro em uma região de pântanos e terrenos alagados.

Era também característico da ocupação o uso dos morros para gerar mais proteção, aproveitando a superfície acidentada local. Sobre os morros também foram construídos fortes, pontos estratégicos, que davam uma visão melhor de quem por mar se aproximasse.

Nos anos de 1700, a história do porto foi marcada pela mineração, o que gerou uma melhora e o crescimento da militarização para proteger o ouro e a Baía de Guanabara. Entre as medidas de defesa, podemos destacar a relevância dos fortes, situados em locais estratégicos da orla, além do Plano Massé (1713), que traz a primeira planta do Rio em escala, para melhor traçar a segurança da cidade (ANDREATTA, 2003).

Podemos dizer que o crescimento urbano só começou a ser representativo depois da vinda da Corte Portuguesa, em 1808, quando a cidade se tornou capital do Reino Unido de Portugal e Algarves. Com esta mudança, os portos da cidade se abriram para o mercado internacional, até então restritos ao comércio com a sua metrópole, aumentando o fluxo, tanto de importação quanto de exportação de mercadorias, acarretando um crescimento econômico notável. Algumas obras de reforma urbana foram necessárias, para acompanhar essa transformação, como a abertura de novos logradouros e a reurbanização dos antigos.

A cidade se expandiu nas direções norte e sul. A presença da Família Real gerou uma procura por melhorias urbanas, para as quais foram trazidas duas missões:

(...) técnico-artísticas científicas: a Missão Francesa, que lançou as bases para o ensino de Belas Artes e Arquitetura e deixaria influências na forma e no conteúdo das novas edificações; e a Missão Austríaca, de caráter mais científico, que veio para estudar a fauna e flora brasileiras (ANDREATTA, 2003. p. 31).

A ocupação na direção sul margeava a orla marítima, e como foi dominada pelas classes mais nobres, sempre foi acompanhada da valorização fundiária e, conseqüentemente, sempre teve seu processo de urbanização privilegiado. O bairro da Saúde, que acabou sendo ocupado à época da expansão para a região norte, tinha como características ser cercado por morros e dar fácil acesso ao mar.

Dessa forma, os usos portuários de maior impacto foram transferidos para o local, seguidos por um grande número de armazéns e trapiches, além de píeres apropriados para a atracação de embarcações. Com a expansão do comércio marítimo, a região portuária naturalmente se estendeu para os atuais bairros do Santo Cristo e Gamboa.

Uma sucessão de aterros foi conformando esse novo litoral ao longo do século, até a construção do novo porto de inícios do século XX, que definirá a nova linha fronteira ao mar (ANDREATTA, 2003. p. 33).

No século XIX, foram alocadas na região da Saúde atividades mal vistas pela população, como por exemplo, aquelas ligadas ao mercado de escravos, cemitérios e colônia de isolamento de enfermos. A população que ali se estabeleceu era a mão-de-obra que atendia às atividades locais e acabou por ocupar as encostas dos morros do entorno.

A ocupação se caracterizava, principalmente, pela presença de atracadouros, armazéns, pequenas indústrias, comércio, estalagens e trapiches. Muitos desses objetos urbanos permaneceram até os dias de hoje, mesmo que perdendo sua função original. Podemos destacar também o fato de que, ao longo do tempo, o traçado das vias do porto pouco foi alterado.

Com o aumento da relevância da produção de café, os usos, antes voltados para comércio e tráfico negreiro, foram substituídos para abrigar o estoque do produto. Esse processo acabou elevando a importância da região, que recebeu melhorias, pela necessidade de desobstrução de suas vias para melhor escoamento de mercadorias.

Para atender à demanda do fluxo de café para o mercado externo, foram implantadas instalações ferroviárias que ligavam o interior ao porto, para transporte da produção. A estrada de ferro desencadeou um desenvolvimento econômico, mas desestimulava a ocupação habitacional em seu entorno. Ali estabeleceu-se apenas uma população de baixa renda, que buscava um local de moradia mais perto da oferta de trabalho.

A reforma Pereira Passos, no início dos anos 1900, também abrangeu obras na região portuária, não só de melhoria de infraestrutura, mas também de higienização, para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Isto se justificava pelo fato de haver um grande número de moradores vivendo em locais com péssimas condições sanitárias, como cortiços e favelas, além da ocorrência de rápida contaminação de doenças, que chegavam junto com tripulantes de embarcações vindas de fora.

De 1902 a 1906, durante a gestão do engenheiro Francisco Pereira Passos, à frente da Prefeitura do Rio de Janeiro, a cidade sofreu um processo radical de transformação de reestruturação urbana. As reformas constituíram uma ruptura do modelo colonial anterior, para dar lugar à forma definitiva de cidade burguesa.

As obras englobaram uma grandiosa operação de desapropriação domiciliar do entorno do porto (cortiços), além da abertura de grandes vias. A ampliação e a reestruturação da região portuária ficaram por conta do Governo Federal, durante a gestão de Rodrigues Alves. Essa reestruturação se deu pela construção de um cais corrido, de 3500 metros de extensão, com profundidade útil média de 10 metros, que permitia a atracação de navios de grande calado para a época. Para maximizar o espaço de atracação, a orla sinuosa necessitava ser retificada, o que foi feito por meio de aterros, cujo material foi retirado do desmonte de alguns morros do entorno, como do Morro do Senado, da Conceição e do Castelo.

Além da ampliação de sua área, o porto recebeu uma melhoria de infraestrutura com malha ferroviária, maquinaria pesada e energia elétrica, que na ocasião, estava sendo introduzida na cidade.

Para articular o novo porto e sua larga avenida com o restante do centro da cidade e ainda, eliminar a antiquada rede de estreitas ruas e vielas que viviam congestionadas e em péssimas condições sanitárias, foram abertas a Avenida Central, atual Rio Branco, e a Avenida do Mangue, além de ampliadas várias outras vias do bairro.

As intensas obras realizadas na área portuária, englobando aterros, levaram o porto a responder melhor às demandas impostas pelo comércio interno e externo. O porto do Rio passou a oferecer condições adequadas de entrada, saída e estoque de mercadorias. A desapropriação envolvida nas grandes obras gerou um grande número de desabrigados, os quais ocuparam as encostas dos morros, em busca de uma proximidade do local de trabalho, mesmo que em condições precárias de moradia, dando início ao intenso processo de favelização, que tanto conhecemos.

Dentro desse âmbito, destacamos também a intensa relação da área com a cultura popular. Por ter sido habitada, desde as suas origens, pela população negra, a zona portuária tem forte ligação com as raízes do samba. Essa, inclusive, é uma das manifestas justificativas para a implantação do projeto da 'Cidade do Samba' no local.

Nas escadarias da Pedra do Sal, proximidades da Praça Mauá, baluartes como Donga e João da Baiana promoviam animadas rodas de samba. (...) Hilário Jovino Ferreira sedimentou a tradição dos clubes de rancho – que, futuramente, seriam copiados em sua estrutura de desfile pelas Escolas de Samba (LIESA NEWS, 2006. p.9).

Com o passar dos anos, as mudanças tecnológicas e econômicas mundiais provocaram uma gradativa obsolescência das instalações portuárias, o que acarretou um esvaziamento da região, tanto populacional quanto econômico. A construção do elevador da Perimetral, apesar de ser uma boa solução para a melhoria do fluxo urbano, acabou por fragmentar, ainda mais, os bairros em questão, isolando-os do resto da cidade, culminando na sua desvalorização.

Por todas as razões acima expostas, vários projetos de revitalização já foram propostos para a região.

Trataremos, a seguir, da revitalização da área portuária, abarcando as propostas elaboradas e o que já está sendo implementado.

3.2 – Os projetos urbanos turístico-culturais dos anos 2000: intervenções pontuais ou projetos entrelaçados?

Há décadas estão sendo propostas alternativas para a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro, mas os conflitos de interesses e expectativas dos atores, que exercem influência na área, acabam por frear o processo de renovação urbana. São muitos os agentes envolvidos: Companhia das Docas, Rede Ferroviária, Governos Estadual e Municipal, e ainda, moradores e usuários. Além disso, podemos citar o Elevado da Perimetral, via primária de ligação, com grande fluxo de veículos, como um entrave a qualquer iniciativa de revitalização de uma área que se encontra sob o mesmo.

A renovação das áreas portuárias acontece, em geral, devido a diversos fatores, como visto anteriormente. No caso do Rio de Janeiro, especificamente, destaca-se: a crise mundial de 1970, que acarretou uma diminuição vertiginosa nas atividades portuárias, e também a inauguração do Porto de Sepetiba, em 1982, cuja possibilidade de expansão era bem maior do que a da velha área portuária, e ainda apresentava melhor infraestrutura, para grandes navios e calados. Conseqüentemente, foi observado um gradativo esvaziamento e declínio da região que, por questão de localização e vocação, gera desde então, um forte interesse para projetos de revitalização. Entretanto, ressalta-se que a atividade portuária, apesar de enfraquecida, continua presente no local.

Podemos, igualmente, citar como motivadores desses processos: o crescente interesse pela preservação patrimonial e da memória da cidade, a decadência econômica da área, e também a percepção de experiências internacionais exitosas, de reestruturação urbana, em áreas ditas degradadas. Não menos importante é a atenção mais recente dos atores ligados ao capital imobiliário pelas áreas centrais e pericentrais, com a chamada “volta ao centro” (SMITH, 2006). Essa preocupação com a conservação do patrimônio resultou em algumas políticas municipais, entre elas o Corredor Cultural e o Projeto SAGAS. Discorreremos brevemente a seguir, sobre o segundo projeto, por envolver nossa área de estudo.

Este projeto, da década de 80, abrangia os bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa (destacados na figura 31), e teve sua origem a partir de uma iniciativa da associação de moradores, evoluindo, posteriormente, para uma proposta definitiva, após a cuidadosa análise de profissionais.



Fig. 31 – Mapa da região portuária do Rio de Janeiro

Fonte: Google maps com intervenção nossa baseada em mapa do Armazém de Dados da Prefeitura do Rio de Janeiro

O maior obstáculo para alcançar os objetivos propostos era a legislação, que dificultava a preservação do patrimônio, e da vocação para o uso residencial dos bairros. A permissão de construção de viadutos e recuos, por meio do projeto de alinhamento apresentado anteriormente, significava a degradação futura da área, como percebemos hoje: as consequências da implantação do Elevado da Perimetral e sua relação (ruim) com o entorno.

Por essa razão, o projeto era mais centrado na proposição de uma mudança na legislação, dos parâmetros de gabarito e uso do solo, principalmente. E não negligenciava a importância de se levantar os imóveis tombados, além daqueles de igual valor cultural e que, portanto, deveriam ser preservados.

O Projeto SAGAS acabou freando processos de degradação e descaracterização do patrimônio arquitetônico da região. Ou seja, tem fundamentos diferentes dos planos de revitalização de áreas, como aquele que veremos a seguir, pois não serviu de catalisador de um processo de renovação urbana.

A partir da década de 90, com o interesse do Governo Municipal de adotar o Planejamento Estratégico como diretriz de gestão urbana, a proposta para o Porto do Rio foi baseada no estabelecimento de parcerias público-privadas, seguindo o exemplo latino de Puerto Madero²¹, em Buenos Aires. A ideia era atrair para o local empreendimentos privados, que trariam consigo um incremento econômico, através da renovação da área, da melhoria na rede de transportes e do apelo de “trazer o mar de volta aos cidadãos”. Essa frase, por sua vez, é o *slogan* do modelo internacional difundido, e vem sendo utilizado como carro-chefe de todo discurso em defesa dos projetos de revitalização de frente marítima. No caso do Rio de Janeiro, entretanto, devemos lembrar que grande parte da orla é muito bem utilizada pelos cidadãos. As praias cariocas são vistas positivamente, no exterior, como um espaço urbano flexível, democrático e plural, ou seja, utilizado pelas pessoas, da maneira mais conveniente para elas (FARMER, 2009).

Seguindo o lastro das experiências internacionais, o apelo simbólico e político de contar com um projeto-âncora, que atue como um chamariz para renovação de áreas urbanas, não ficou de fora das propostas da Prefeitura para o Porto. Destacamos, para ilustrar este argumento, a experiência mal-sucedida, da implantação do museu Guggenheim na região portuária.

Com a ambição de ter um equipamento cultural de uma grife internacional, a Prefeitura do Rio de Janeiro acabou gastando milhões em um estudo de viabilidade, o anteprojeto de um “arquiteto-estrela”, Jean Nouvel, que acabou não vingando, tamanha a mobilização popular contra a iniciativa.

²¹ Para mais informações sobre o projeto, acessar o site oficial: <http://www.puertomadero.com>. Para um texto crítico sobre o projeto recomendamos: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_03.asp. Acessado em 16 de agosto de 2009.

Esta mobilização se justifica por algumas razões. A primeira é a quantidade de capital que seria revertida não só na implantação do museu como no seu funcionamento. Explica-se: o Guggenheim é uma espécie de franquia, cujo contratante, no caso o Rio de Janeiro, arcaria com todos os riscos e investimentos para a implantação, incluindo projeto, construção, aquisição de acervo, além dos custos de manutenção.

De acordo com o estudo de viabilidade, publicado pelo Diário Oficial do Município, os gastos necessários para o empreendimento seriam absurdos: no projeto arquitetônico e na construção do museu seriam gastos, aproximadamente, 150 milhões de dólares; a taxa de licenciamento da marca geraria um custo de 30 milhões de dólares, além de previstos US\$ 938 milhões para a Fundação Solomon R. Guggenheim, para a administração, por um período inicial de 20 anos.

A contrapartida da instituição seria a liberação do uso da marca e sua *expertise* na administração do museu. A instituição não garante nem ao menos o intercâmbio de obras pertencentes a outras filiais, mas cobraria pagamento anual de US\$ 3 milhões para que o museu do Rio fizesse parte de uma rede de museus, podendo, eventualmente, receber exposições de seus acervos. Ou seja, nem se pode dizer que o museu se caracterizaria por uma oportunidade única de vivenciamento de grande obras reconhecidas mundialmente, e de notória importância na história da arte, o que de fato seria interessante para muitos, que não têm a oportunidade de viajar para outros países e só conhecem as obras pelos livros.

Seguindo a tendência dos GPUs, a implantação do Museu Guggenheim no Rio se justificaria por alavancar a revitalização da zona portuária, e estimular novos investimentos públicos e privados. Dessa forma, fortaleceria a economia do Rio, pela valorização dos imóveis do entorno, além do aumento do turismo. No entanto, já percebemos que um único empreendimento dificilmente serve de propulsor para a virada econômica de uma região, e o turismo cultural na cidade é apenas residual. Mesmo se tratando de uma rede mundial de museus, cuja marca é reconhecida internacionalmente, é difícil acreditar que, sozinho, o museu incrementaria o turismo e mudaria a situação em seu entorno.

Por outro lado, esse caso pode ser considerado bem sucedido, ou pelo menos, bem interessante, pois o posicionamento crítico e a articulação de forças populares contra sua implantação são fundamentais, porém raros. Percebemos que muitas vezes a população acaba “comprando a ideia” que justifica um projeto, mesmo que ele não seja tão vantajoso quanto parece.

A partir do exposto anteriormente, sabemos que ao longo dos anos várias propostas de revitalização foram traçadas para a área portuária, mas pouco saiu do papel. Os projetos de cunho turístico-cultural já foram mais centrais na política de revitalização do porto, mas hoje desempenham papéis de coadjuvantes do projeto principal: o Porto Maravilha, caracterizado pelo incentivo à verticalização, à intensificação de atividades e, conseqüentemente, ao adensamento populacional.

Ainda assim, não podemos negar a importância da cultura, como instrumento muitas vezes de alienação e persuasão em prol de um determinado interesse. Como é nosso objetivo caracterizar o papel da cultura e do turismo nos processos de revitalização de áreas portuárias, discorreremos, a seguir, sobre alguns dos projetos que já foram implementados, e outros que estão bem encaminhados para sua concretização. Destacamos, na figura 32, alguns destes projetos,. Para concluir esse subcapítulo, traçaremos uma breve caracterização do projeto Porto Maravilha, com o intuito de saber como este se relaciona com os projetos em questão.



Fig. 32 – Projetos turístico-culturais no Porto do Rio
Fonte: Google Earth com intervenção nossa

Uma das críticas aos equipamentos públicos ou projetos de revitalização urbana é a tendência ao elitismo, à seletividade dos seus usuários e à falta de diálogo – urbanístico e social - com as áreas e grupos sociais do entorno. Em reportagem do jornal *O Globo*, de 21 de junho de 2009, a estratégia de sucesso do projeto Porto Maravilha era comparada a de um shopping center, ou seja, associar-se a marcas, para que estas exerçam o papel de alavancar a economia da região. E é neste contexto que parecem estar inseridos os projetos turístico-culturais acima destacados. Cabe, então, indagar: será que é isso que os cidadãos cariocas e, particularmente, desta região, realmente precisam?

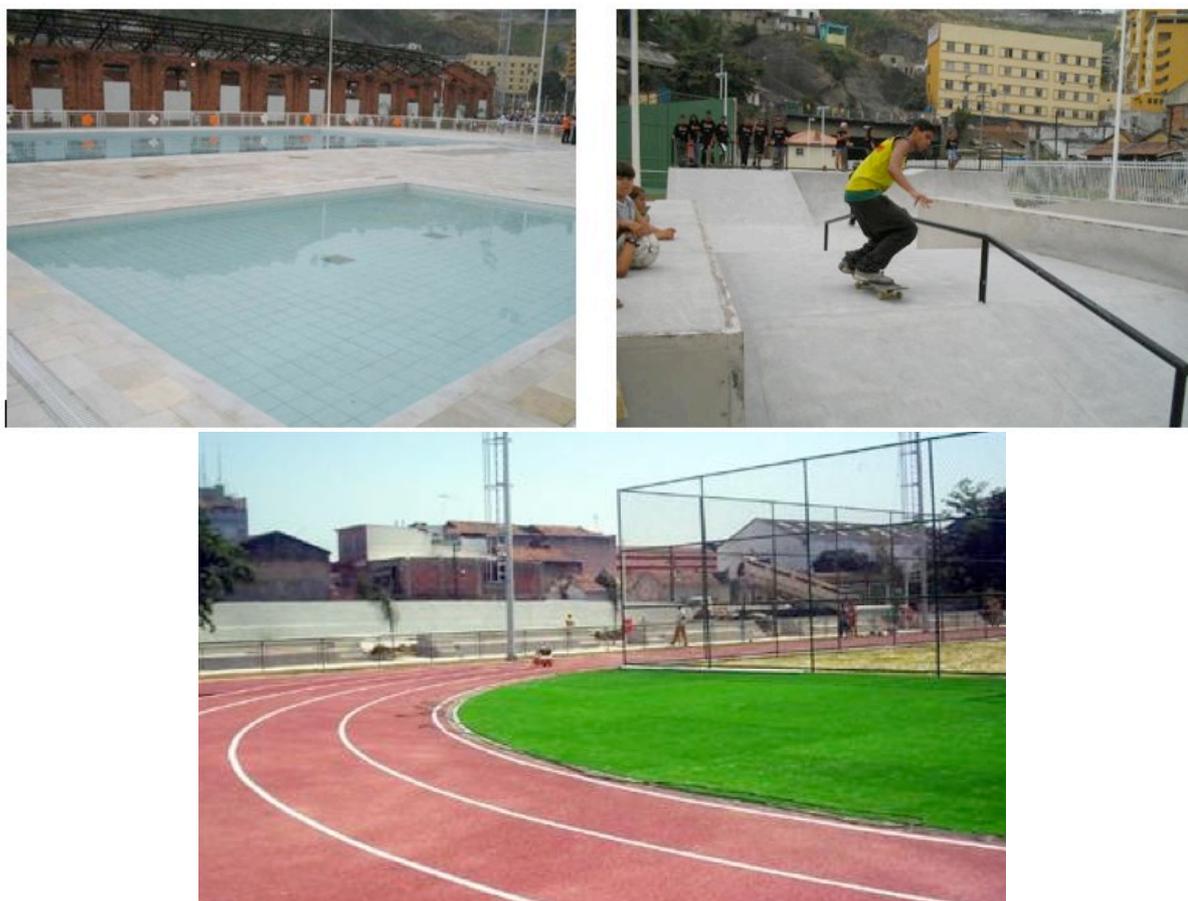
Ao estudarmos o Porto do Rio, nos preocupamos com essa característica atual das políticas públicas urbanas e questionamos o arquiteto Luiz Paulo Leal, do Instituto Pereira Passos, sobre esse problema. Ele afirmou que, em 2001, à época do início das propostas hoje vigentes para o Porto do Rio, foi estabelecido o chamado ‘grupo interlocutor’, que contava com a participação de associações, pessoas influentes e comerciantes do local. Esse grupo se reunia, em média duas vezes ao mês, para debater os projetos. Como pouca coisa foi de fato concretizada, a participação popular não teve grande destaque. Por outro lado, foi a partir desse grupo que surgiu um bom projeto, o da ‘Vila Olímpica da Gamboa’ (LEAL, 2009), do qual falaremos a seguir.

Vila Olímpica da Gamboa

O terreno comprado pela Prefeitura do Rio, da Rede Ferroviária Federal, com cerca de 130 mil m² foi desmembrado em três partes: uma de 92 mil m² onde foi implantada a ‘Cidade do Samba’ (em amarelo na fig.32); outra, onde se encontra a Vila Olímpica da Gamboa (em vermelho na fig.32), e uma terceira, ainda vazia, mas com uma proposta da UIM - *Unione degli Italiani nel Mondo* (em roxo na fig.32).

A Vila Olímpica foi inaugurada em 2004, como parte do Plano de Revitalização da Área Portuária, com um investimento de R\$ 8.550.286,72, ocupando a área total de 25 mil m².²²

Com uma estrutura que conta com piscina, quadras esportivas, rampa de skate e pista de atletismo, a Vila Olímpica mostra um impacto positivo no local em que foi implantada. Afinal, os cidadãos podem usufruir gratuitamente de atividades esportivas, como: natação, futebol, vôlei, atletismo, hidroginástica, lutas, ginástica, alongamento, danças, e até mesmo atividades adaptadas a pessoas portadoras de deficiência física. As figuras 33, 34 e 35 ilustram o projeto.



Figs. 33, 34 e 35 – Vila Olímpica da Gamboa
Fonte: Rio Urbe

²² Dados da RioUrbe.

Fica claro que este projeto é interessante para o bairro, por seu caráter social, pois oferece opções de lazer e de melhoria de bem-estar para a população do entorno. Como observamos anteriormente, através do estudo socioeconômico, a região portuária é carente de ofertas de esporte e lazer, portanto, este complexo esportivo parece ser um bom passo para suprir essa deficiência. É possível afirmar, portanto, que ele se integra muito bem ao tecido urbano, fazendo diferença na rotina diária daqueles que são beneficiados por sua implantação.

Além disso, com a escolha do Rio para sediar os Jogos Olímpicos de 2016, surge uma oportunidade de se investir mais em instalações esportivas e fomentar a formação de novos talentos.

Proposta da *Unione degli Italiani nel Mondo*

Ao lado da Vila Olímpica, onde se encontram dois galpões tombados, há uma proposta da UIM para o local que seria a terceira parte do terreno da Rede Ferroviária. O anteprojeto para o terreno propunha a instalação de escolas de restauração e de audiovisual, auditório interno, anfiteatro ao ar livre, além de um espaço para abrigar a associação dos blocos carnavalescos, no intuito de estabelecer uma integração com a vizinha Cidade do Samba. O projeto já foi aprovado pela Lei Rouanet²³ e está em fase de captação de recursos junto à iniciativa privada (LEAL, 2009).

²³ É importante deixar claro que a Lei Rouanet, no caso do Mecenato, separa a porcentagem de dedução do valor patrocinado no Imposto de Renda em dois artigos distintos (18 e 26). Os projetos enquadrados no artigo 26 podem ser abatidos em 30% do total patrocinado, no caso de patrocínio, e 40% no caso das doações. Já o artigo 18 permite uma dedução de 100% do valor patrocinado para projetos enquadrados nas seguintes áreas: artes cênicas, livros de valor artístico literário ou humanístico, música erudita ou instrumental, exposições de artes visuais, doações de acervos para bibliotecas públicas, museus, arquivos públicos e cinematecas, bem como treinamento de pessoal e aquisição de equipamento para manutenção desses acervos, produções de obras cinematográficas, de curta e média metragem, e preservação e difusão do acervo audiovisual, e preservação do patrimônio cultural material e imaterial (CESNIK, 2002).

O projeto²⁴ agraciado pela Lei Rouanet prevê a restauração externa, uma renovação arquitetônica interna bem como a infraestrutura dos Galpões A e B, para instalação futura de Escolas de Formação Especial, Administração, Guarda Municipal e Espaço Multiuso.

Cidade do Samba

A Cidade do Samba foi implantada num terreno de 92 mil m² comprado pela Prefeitura do Rio de Janeiro da Rede Ferroviária Federal, localizado na área portuária e foi concebida como parte de um plano de revitalização, compreendendo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, já abordado anteriormente neste trabalho. Primeiramente “batizada” de Cidade do Carnaval tinha o objetivo de melhorar a condição de trabalho dos profissionais envolvidos na produção das escolas de samba para o desfile no carnaval.

O conceito de juntar o núcleo de produção das escolas de samba do grupo especial, num só lugar, tem forte apelo turístico, pois cria um polo de exposição de uma manifestação cultural característica do Rio de Janeiro, que todos os anos atrai milhares de visitantes.

A implantação do projeto da Cidade do Samba, naquele terreno, foi justificada pela relação da música com esses bairros portuários e também pelo fato de muitas Escolas de Samba utilizarem, à época, como barracão, armazéns desativados da região.

A construção da Cidade do Samba se justifica, portanto, por ser um local mais central e mais próximo do Sambódromo, perto de onde estavam instaladas as Escolas e projetado de forma a oferecer um espaço que supra as demandas da produção do carnaval carioca.

²⁴ Até o momento, é difícil reunir dados sobre o projeto, e lamentamos a breve caracterização do mesmo, mas consideramos importante citá-lo como mais uma iniciativa cultural proposta para a área.

A implantação naquela região também não poderia deixar de ser justificada pelo aspecto mais diretamente mercadológico. A publicação da LIESA (2006) explicita que o projeto, como 'núcleo' de produção de cultura popular, atrai turistas que chegam nos cruzeiros que ali aportam.

O projeto da Cidade do Samba foi concebido pelos arquitetos João Uchoa e Vitor Wanderley, utilizando a tipologia dos armazéns característicos do entorno. Bancado pela Prefeitura, e com custo estimado em mais de cem milhões de reais²⁵, a Cidade do Samba é composta por edificações que abrigam os barracões, com pé direito de 12 metros de altura, e portões de 10 metros de largura, por 7,5 de altura, para a montagem e o fluxo de carros alegóricos montados, além de equipados com elevadores de carga que atendem a todos os pavimentos.

Acreditamos ser este um projeto válido, pois trouxe melhores condições de trabalho para pessoas que trabalhavam em locais improvisados, muitas vezes, insalubres. No entanto, frisamos que este equipamento encontra-se subutilizado. Ele apresenta, hoje, um calendário restrito e, por isso, não traz nenhum diferencial enquanto equipamento cultural.

Não podemos afirmar que sua implantação deu início a um processo de gentrificação, pois não trouxe grandes mudanças urbanas para o seu entorno: não expulsou a comunidade já residente, apenas limitou seu acesso ao empreendimento, não despertou o interesse do mercado imobiliário na área, não gerou significativas melhorias urbanas no entorno, nem mesmo de segurança e acesso.

O preço da entrada demonstra o foco elitista do projeto, o que criticamos, por acreditar que devemos investir em políticas públicas para os que mais necessitam. Além disto, parece existir uma despreocupação no oferecimento de um calendário mais variado, o que reflete que o objetivo de ser um parque temático está longe de ser alcançado.

²⁵ LIESA NEWS. Rio de Janeiro: Ediouro, ano IV , n. 05, fev. 2006. p. 16

Podemos, então, concluir que a Cidade do Samba não cumpriu o seu papel como catalisador de um processo de desenvolvimento da Região Portuária. Como um projeto que se propunha a revitalizar seu entorno, ele em nada fez diferença, a não ser por representar um enclave na área. As paredes cegas e o uso de grades não são convidativas, acreditamos, serviram como elementos repulsivos e, por isso, não aumentaram o fluxo de pedestres nas redondezas.

Como este foi o primeiro dos numerosos projetos culturais propostos para a área, a partir desta análise negativa de seu impacto, que não atendeu às expectativas, nos perguntamos, mais uma vez, se vale mesmo esse grande investimento nos demais projetos, com tanta demanda de investimento público em programas educacionais, sociais e de saúde, por exemplo.

AquaRio

O Aquário Marinho do Rio de Janeiro, o 'AquaRio', foi proposto para ser implantado no antigo prédio da Cibrazém, ao lado do elevado da perimetral, na altura do Armazém 8. Com inauguração prevista para agosto de 2012, vem sendo apresentado como um outro atrativo para a revitalização da região, e prevê uma área total construída de 27.000 m², com custo de 111 milhões de reais, e contrato de patrocínio assinado com a Coca-Cola.²⁶ A administração ficaria a cargo do Instituto Museu Aquário Marinho do Rio de Janeiro, com investimentos da iniciativa privada. O objetivo é fornecer um equipamento de lazer, pesquisa, conservação e educação ambiental.

Não é difícil perceber, analisando as figuras 36 e 37, a concepção de projeto que acompanha a tendência da arquitetura pós-moderna, característica do planejamento estratégico urbano – formas arrojadas e materiais *high-tech* – apesar da tentativa acanhada de manter uma fachada acompanhando a tipologia mais antiga, característica do entorno.

²⁶ Fonte: Jornal Extra Online <http://extra.globo.com/geral/casosdecidade/posts/2009/09/01/aquario-do-porto-do-rio-recebera-investimentos-privados-219359.asp>. Consultado em 03 de setembro de 2009.

Não obstante, observamos, no release do projeto, que um de seus objetivos é o de ser “catalisador da renovação da área”, reiterando o conhecido discurso. Mas terá os mesmos desdobramentos da Cidade do Samba, que nem mesmo em seu entorno imediato conseguiu ter influência?



Fig. 36 – Projeto do AquaRio
Fonte: Release do projeto



Fig. 37 – Projeto do AquaRio
Fonte: Release do projeto

Já refletimos anteriormente sobre o aspecto, por vezes, megalômano dos projetos-âncora, característicos desses processos da chamada “revitalização” de áreas degradadas. É possível que alguns destes, que fazem parte da revitalização do Porto do Rio, também o sejam: o Aquário, por exemplo, já inicia o release bradando sua posição de ‘maior Aquário Marinho da América Latina.’ A figura 38 mostra o prédio da Cibrazém como está hoje:



Fig. 38 – Prédio Cibrazém (Porto do Rio)

Fonte: http://oglobo.globo.com/fotos/2007/04/03/03_MHG_rio_aquario1.jpg. Acessado em 21 de maio de 2009.

Museu do Amanhã

Em novembro de 2008, foi assinada a parceria entre a Companhia Docas do Rio e a Fundação Roberto Marinho, para o projeto do Museu do Amanhã, com orçamento em torno de 100 milhões de reais²⁷, que deve ser instalado nos armazéns 5 e 6 do Cais do Porto (figura 39), contando também com o prédio da Polinter, em frente, cedido pelo Estado. De acordo com o release publicado pelo site da fundação²⁸, o museu deve ser inaugurado em 2013 e ocupará uma área de 20 mil m².

²⁷ Fonte: O Globo online 18/11/2008.

http://oglobo.globo.com/rio/mat/2008/11/18/fundacao_roberto_marinho_docas_assinam_acordo_para_estudos_do_museu_do_amanha_na_zona_portuaria-586446683.asp Acessado em 20 de agosto de 2009.

²⁸ <http://www.frm.org.br/>. Acessado em 28 de agosto de 2009.

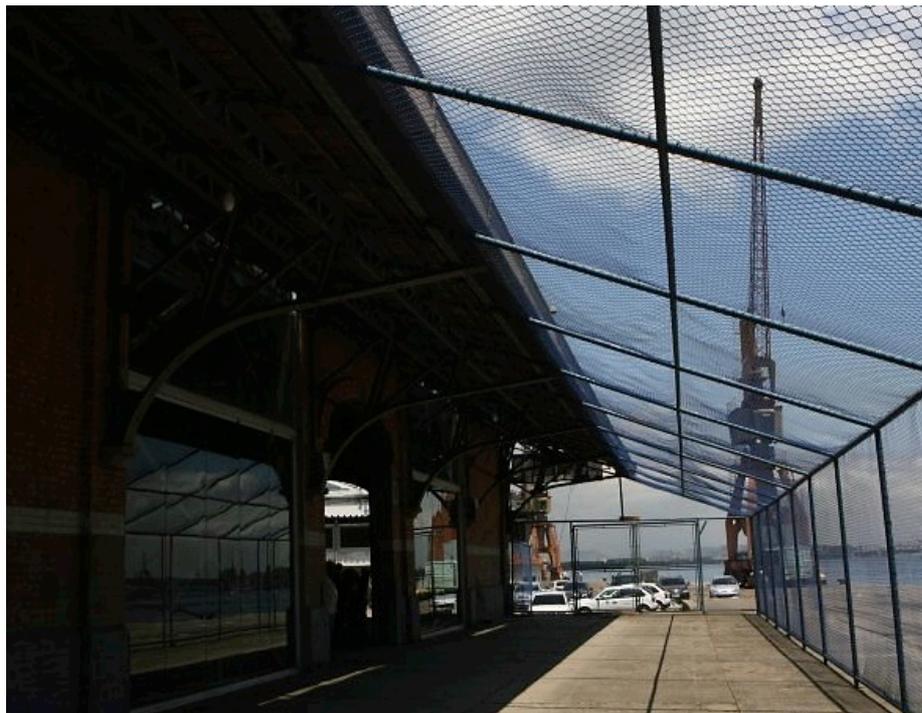


Fig. 39 – Armazém onde será o Museu do Amanhã

Fonte: Jornal O Globo. http://oglobo.globo.com/fotos/2008/11/18/18_MHG_rio_museu88.jpg.
Acessado em 20 de agosto de 2009.

O acervo do museu será voltado para o tema da sustentabilidade, com enfoque na relação entre homem e natureza. Os assuntos serão divididos em salas temáticas, com destaque para as “vedetes verdes do momento”: efeito estufa, diferentes fontes de energia, além do uso racional de recursos naturais.

O Museu vai contar a trajetória do homem: como chegamos a uma época em que os fenômenos sociais, políticos, econômicos e ambientais se processam em uma escala planetária e quais as consequências disso para nossa qualidade de vida. O Museu também vai tratar das experiências brasileiras: nosso potencial de encontrar caminhos alternativos de desenvolvimento. De olho no futuro, o Museu dará espaço aos horizontes tecnológicos emergentes e às mudanças de padrões comportamentais, com mais ênfase ao consumo consciente, à eficiência em processos de produção e à revalorização do local.²⁹

²⁹ Release do projeto em notícia publicada no site da Fundação Roberto Marinho. <http://www.frm.org.br/> Acessado em 28 de agosto de 2009.

O conceito deste museu segue os moldes do bem-sucedido Museu da Língua Portuguesa de São Paulo, projeto da mesma fundação, contando, inclusive, com um estudo preliminar, encomendado ao mesmo designer, o americano Ralph Appelbaum³⁰. O Museu hoje é tido como parte do projeto de revitalização do Porto do Rio, e segundo a Fundação, se insere como espaço educativo para a área.

Pinacoteca do Rio

O projeto da Pinacoteca do Rio de Janeiro está previsto para ocupar o edifício Dom João VI, localizado na Praça Mauá, também proposto pela Fundação Roberto Marinho, em parceria com a Prefeitura, como o projeto já descrito. O edifício, que anteriormente pertencia ao ex-banqueiro Edemar Cid Ferreira, foi desapropriado em julho de 2009, após ter passado para a Companhia Docas.³¹

Será o primeiro museu carioca gerido por organização social, modelo recém-aprovado no Rio e já usado em museus de São Paulo, como a Pinacoteca do Estado. Nesse tipo de gestão, o museu recebe uma dotação orçamentária fixa do poder público, mas toma as próprias decisões internas, como contratações, gastos e outras medidas. (...) A Fundação Roberto Marinho fica encarregada de ocupar o museu e definir suas exposições. A princípio, a Pinacoteca do Rio não terá acervo fixo e fará mostras temporárias com obras emprestadas de coleções privadas do Rio.³²

Em fase bem embrionária, não há detalhes ainda sobre quem assinará o projeto, mas estima-se um orçamento de 25 milhões de reais³³ para cobrir a restauração do edifício e a instalação do museu. Os recursos, *a priori*, serão provenientes dos cofres municipais, mas ainda estão sendo estudadas PPPs.³⁴

³⁰ http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=60021#. Acessado em 30 de agosto de 2009.

³¹ Fonte: Folha online 07/07/2009. <http://www1.folha.uol.com.br/folha/ilustrada/ult90u591686.shtml>. Acessada em 10 de julho de 2009.

³² Idem

³³ Fonte: Jornal O Globo de 21/07/2009. p. 16

³⁴ Fonte: Folha online 07/07/2009. <http://www1.folha.uol.com.br/folha/ilustrada/ult90u591686.shtml>. Acessada em 10 de julho de 2009.

Porto Maravilha

Apesar do foco deste estudo recair nos projetos turístico-culturais propostos para o Porto do Rio, não poderíamos ignorar a proposta urbanística em licitação, o Porto Maravilha. Diferente de projetos-âncora propostos anteriormente, com o objetivo de sozinhos catalisarem a renovação do área portuária (Museu Guggenheim e Cidade do Samba), este projeto visa reintegrar a região à cidade, por meio do estímulo às atividades comerciais, turísticas e culturais, consequentes da série de melhorias urbanas propostas.

Este projeto, lançado oficialmente em junho de 2009, engloba investimentos em infraestrutura, entretenimento, comércio, habitação e indústria, e está dividido em duas fases. Só será viável pela união das esferas dos governos federal, estadual e municipal. A primeira fase, financiada por recursos públicos, contempla a reurbanização do Morro da Conceição (vias, enterramento de rede elétrica, patrimônio histórico – Jardim do Valongo e Pedra do Sal), Píer Mauá (com criação de nova praça pública), a Praça Mauá, e vias do entorno, até a altura do Armazém 6, além das vias Sacadura Cabral e Rodrigues Alves. Também está prevista a construção de um estacionamento subterrâneo, para até 1000 veículos, sob a Praça Mauá. As obras englobam melhorias na iluminação pública, calçamento, arborização e drenagem.

O orçamento para o projeto da Praça Mauá está cotado em 146 milhões de reais,³⁵ e segundo o prefeito Eduardo Paes, há previsão de investimentos junto à iniciativa privada de 3 bilhões de reais para sua segunda fase.³⁶

³⁵ Fonte: <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>

³⁶ Fonte: O globo online 23/06/2009. <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2009/06/23/projeto-de-revitalizacao-do-porto-do-rio-lancado-oficialmente-756470537.asp>. Acessado em 15 de julho de 2009.



Fig 40 - Revitalização urbana – Porto Maravilha
 Fonte: <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>. Acessado em 10 de outubro de 2009

O Píer Mauá, de acordo com o projeto Porto Maravilha, se tornará uma grande praça pública. À época da entrevista realizada com o empresário Eike Batista, em março de 2009, cogitava-se da implantação de uma estrutura fixa do Cirque Du Soleil ali, o que foi confirmado pelo empresário, que investiu US\$ 1 milhão de dólares em um estudo preliminar, encomendado a um escritório canadense com experiência em revitalização de áreas portuárias. O Cirque, além do anfiteatro para as apresentações, contaria com uma escola circense, que atuaria junto às comunidades carentes para a descoberta de novos talentos, o que seria um ponto positivo do projeto.

Atualmente, o projeto parece ter sido engavetado, mas a EBX continua em contato com a Prefeitura, buscando terrenos para investimentos futuros na área. Não sabemos, entretanto, o quanto a Prefeitura teria que investir, ou se caberia a ela a melhoria de infraestrutura urbana, que, ressalta-se, não é pouca. Seria o projeto do Cirque du Soleil um novo Guggenheim?

Voltando ao Porto Maravilha, existem dois projetos de lei complementar³⁷ (nº 25/2009 e nº 26/2009), que merecem nossa atenção. O primeiro propõe a alteração do Plano Diretor, para a instituição do instrumento da Operação Urbana Consorciada³⁸ da Região do Porto do Rio. De acordo com o o § 1º do Art 2 desse projeto, os princípios norteadores do planejamento, execução e acompanhamento, da Operação Urbana Consorciada giram em torno da valorização da paisagem urbana e patrimônio cultural, priorização do transporte público, melhor aproveitamento de vazios urbanos ou terrenos subutilizados, atendimento da população diretamente afetada nos âmbitos social e econômico, além da integração com o centro comercial. O § 2º discorre sobre as diretrizes da Operação Urbana Consorciada:

I - estimular a renovação urbana pela transformação gradativa do uso portuário de cargas em usos residencial, comercial, serviços, cultural e de lazer; II - promover investimentos em infraestrutura e reurbanização; III - implementar melhorias das condições ambientais, mediante ampliação das áreas verdes, da arborização, da capacidade de absorção e escoamento das águas pluviais e da priorização do sistema de transportes com uso de energias limpas; IV - integrar a orla marítima do cais da Gamboa à área central da Cidade do Rio de Janeiro; V - possibilitar a recuperação de imóveis com importância para a proteção do patrimônio cultural; VI -implantar sistemas viários e de transportes que permitam a melhor circulação e integração dos diversos meios de transporte coletivo; VII - estimular a atividade de transporte marítimo de passageiros; VIII - promover a Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação; IX -propiciar a criação de equipamentos públicos, áreas de lazer e assegurar a circulação segura de pedestres e ciclistas; X - realizar melhoramentos nas Áreas de Especial Interesse Social e seu entorno.

³⁷ Disponíveis em www.iabrij.org.br/PLC26-2009.pdf e www.iabrij.org.br/PLC25-2009.pdf

³⁸ “Uma operação urbana é um instrumento legal de intervenção urbanística de iniciativa do poder público que viabiliza melhorias urbanas de caráter arquitetônico e urbanístico em associação com o setor privado. Sua essência consiste em identificar um perímetro urbano dentro da cidade dotado de infraestrutura, mas que conta com considerável capacidade ociosa e onde a vocação sofre rápidas alterações. (...) Neste perímetro, os índices urbanísticos podem ser alterados (coeficiente de aproveitamento, taxas de ocupação, usos) e a valorização decorrente é compartilhada entre o poder público e o setor privado” (SANDRONI, BIDERMAN, 2005). De acordo com o § 1º, seção X do Estatuto da Cidade (Lei 10.257, de 10 de julho de 2001.), uma operação urbana consorciada se caracteriza por “um 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.”

O uso deste instrumento urbanístico definido pelo Estatuto da Cidade pode parecer uma boa solução para o desenvolvimento econômico da área, no entanto, não está clara a participação dos moradores, proprietários e usuários permanentes, como sugere a determinada lei. É por meio deste instrumento que se torna possível a modificação dos índices de uso, parcelamento e ocupação do solo, além de normas edilícias e regularização de construções que não obedeceram à legislação vigente. Dessa forma, o projeto Porto Maravilha incentivará uma vertiginosa verticalização e adensamento da área. Será que é esse o interesse do cidadão que hoje ali habita?

O projeto de lei ainda prevê a criação de uma Zona de Uso Misto (ZUM), com permissão de usos residencial, comercial, de serviços e industrial, e ainda a modificação de índices urbanísticos como retratado na figura 41, abaixo.

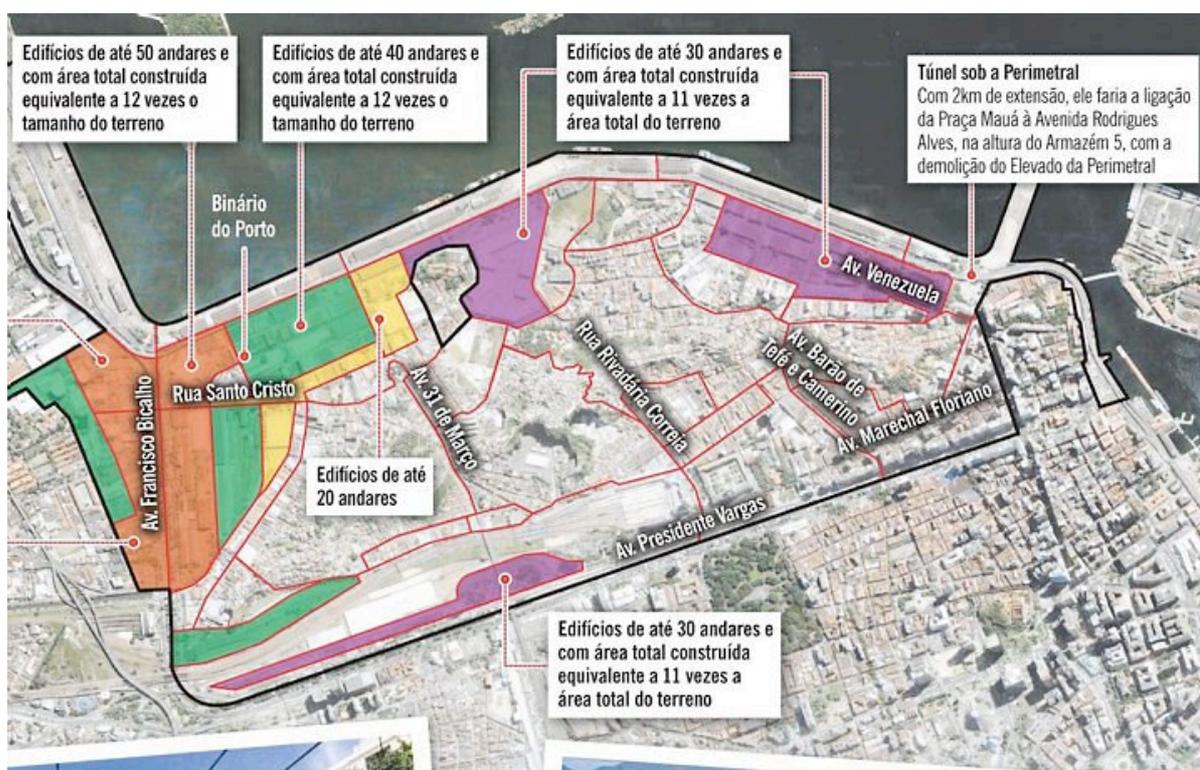


Fig 41 – Propostas do Projeto Porto Maravilha
Fonte: Jornal O Globo de 4 de agosto de 2009. p. 10.

O segundo projeto de lei prevê a criação da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, de economia mista e gerida segundo os princípios da governança corporativa. De acordo com o projeto, a CDURP tem como finalidade, entre outras: promover o desenvolvimento da região, coordenar, colaborar, viabilizar ou executar concessões, parcerias e ações que visem ao crescimento da área. Isso recai no questionamento interesses públicos *versus* interesses privados.

Como seguirá o ideal de desempenho de uma empresa privada? Há quem questione se ela dará conta de representar bem o interesse coletivo público. Afinal, é a responsável por serviços de limpeza, iluminação, conservação, paisagismo, etc., além da própria gestão do projeto, e da emissão dos certificados de potencial adicional de construção. Portanto, além de gerenciar serviços públicos também é responsável pelo gerenciamento do desenvolvimento econômico e imobiliário da região.

Sobre os certificados de potencial construtivos, ou CEPACS, o Estatuto da Cidade, no artigo 34, afirma que estes serão “alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação”. Segundo LEAL (2009), a venda de CEPACs seria suficiente para bancar toda as obras de infraestrutura e renovação propostas pelo projeto. Ainda de acordo com o Estatuto da Cidade, o potencial construtivo adicional deverá ser usado na área predeterminada, salvo algumas exceções: quando usado para projetos de preservação de interesse paisagístico, ambiental, histórico, social ou cultural; para uso em programas de regularização fundiária, de ocupações de baixa renda e projetos de habitação popular; implantação de equipamentos urbanos e comunitários.

O projeto Porto Maravilha ainda propõe a derrubada de um trecho do Elevado da Perimetral e a construção de três outros píeres, que mudarão o procedimento de atracação das embarcações, que hoje atracam ao longo da linha costeira. A nova configuração permite receber até seis navios, simultaneamente. Essa solução foi pensada para desobstruir a visão da Baía, para quem estiver nos bares e restaurantes, previstos para depois da revitalização.

De acordo com LEAL (2009), para liberar a área, que hoje é de alfândega, esses píeres contarão com passarelas suspensas, que servirão de ligação entre o navio e o terminal de passageiros. O aumento da capacidade de atracação de embarcações seria também uma solução para a criação de 20.000 vagas de hospedagem, necessárias para a realização das Olimpíadas de 2016. A Prefeitura acredita que essa seja uma solução bem razoável, pois construir hotéis para uma demanda pontual não seria um investimento interessante; os transatlânticos atracados serviriam como hotéis temporários, para abrigar o volume de visitantes decorrente dos grandes jogos.

Sobre o elevado, a proposta é demolir a rampa mais próxima da Praça Mauá, pois segundo LEAL (2009), a configuração atual auxilia o processo de degradação do lugar. A previsão é botar abaixo uma parte pequena, nada comparável ao exemplo de Boston, do qual falamos anteriormente. Mesmo assim, sabemos que uma obra dessa magnitude é muito cara, por isso, mais uma vez indagamos se é realmente necessária ou se há outras propostas mais simples. Não se convive bem com a Perimetral na Praça XV? Em Nova Iorque, existe o Píer 17 (figuras 42 e 43), com situação parecida. Se pararmos para refletir um pouco, talvez a sensação de desagrado seja mais pela barreira dos armazéns, do que pelo elevado.



Figs 42 e 43 –South St. Seaport (Nova Iorque)
Foto nossa

O Porto Maravilha nos parece uma iniciativa boa. Como vimos nas entrevistas qualitativas realizadas, a questão não é se devemos investir, mas como devemos investir e para quem esse projeto é pensado. A região portuária é ponto de chegada da cidade, e se encontra em péssimo estado de conservação. Portanto, obras de melhoria urbana são necessárias, embora questionáveis em seu conteúdo. O problema é a falta de envolvimento da população na concepção do projeto. Como aprendemos com Ken Farmer (2009), anteriormente, a comunidade é o *expert*, afinal, é ela quem lida no dia a dia com as deficiências da região.

O fato é que o Morro da Conceição, de caráter residencial, por exemplo, com a atração de bares, restaurantes e casas noturnas para o local, perderá o sossego, com o aumento do fluxo de veículos e pessoas, que ali, de passagem, não respeitam o lugar, causando poluição física e sonora. Provavelmente, aos poucos, haverá um êxodo da população que atualmente ali reside, seja pela mudança das características do local, seja por possível valorização imobiliária e econômica de atividades vizinhas.

Então, será que esse incentivo aos novos usos, essa enxurrada de instituições culturais, a implantação de arranha-céus é o que os moradores querem, de fato? Ou esse projeto se traduz em uma tomada da região por pessoas que enxergaram uma oportunidade de crescimento econômico, e estão pouco ligando para o processo de gentrificação?

Aliada ao Porto Maravilha, existe a proposta da Associação Comercial do Rio de Janeiro, para a criação de uma Área de Revitalização Econômica (ARE), baseada no conceito de BID, que tratamos anteriormente. É necessário destacar que hoje, o uso desse modelo não tem base legal, mas já há a proposta de emenda constitucional e lei complementar, com o intuito de instituir os requisitos legais para o funcionamento das AREs. A partir daí, cada município proporia uma Lei Municipal para definir os procedimentos das AREs em cada local.

No que tange à parte legal, os BIDs são permitidos por governos federais, e sua criação e extinção são da competência dos governos locais. Apesar dessa autoridade sobre o funcionamento dos BIDs parecer absoluta, nunca houve um lugar onde se estabelecessem sem que a maior parte dos proprietários de terra estivesse de acordo. Por outro lado, se não houver interesse estatal, não se pode estabelecê-los, mesmo que haja interesse dos proprietários.

LEAL (2009) afirma que a ideia já existe há algum tempo. No governo passado, houve uma tentativa de criar polos econômicos que, com o tempo, deveriam ganhar mais força e evoluir para um BID. Como constatamos anteriormente, a criação de BIDs pode ser interessante, se houver um limite da gestão do espaço público por parte dos proprietários envolvidos.

O problema é recair sobre a questão da privatização do espaço público, a ponto de seguranças privados inibirem a circulação de pessoas, cujos contratantes não queiram ver transitando por ali, como acontece no Battery Park City (SMITH, 2009).

Se por um lado, a iniciativa de se estabelecer uma ARE, parte dos comerciários, nem toda a iniciativa privada concorda que esta seja uma boa proposta. Eike Batista (2009) acredita que o projeto não vá à frente, pela falta de interesse dos comerciários e empresários de pagar mais um tributo. Ele defende que a carga de impostos existente já é suficiente.

Concluimos este capítulo, refletindo sobre qual seria a ligação entre todos os projetos citados acima. A Cidade do Samba, como percebemos, não se relaciona com seu entorno, nem mesmo com o projeto vizinho da Vila Olímpica da Gamboa. Caracteriza-se como um enclave, que ao invés de chamar pessoas para circular na área, faz o contrário, expulsa-as, com seus muros altos quase cegos para o exterior. A Vila Olímpica da Gamboa, uma boa iniciativa do governo, pode ganhar forças, pelo fato de o Rio sediar as Olimpíadas de 2016. É um projeto que tem um bom impacto na comunidade carente do entorno e que pode crescer.

O projeto proposto pela UIM busca uma relação direta com seu vizinho, a Cidade do Samba, por esta abrigar a associação de blocos carnavalescos, e ainda propõe a criação de uma escola de restauro e de audiovisual, que podem se relacionar bem com os museus propostos e existentes na região.

A Pinacoteca, ainda em fase embrionária, vem para aumentar o conjunto de centros culturais já existentes na região, e espera-se que se estabeleça entre eles uma boa relação. Já o AquaRio, apesar de sua característica marcante de ser megalomaniaco, pode ser um bom centro de pesquisa de biologia marinha, se interligado com universidades, e uma referência educacional, por instigar a curiosidade dos alunos que podem fazer dele um grande laboratório de ciências e biologia.

Na mesma linha, temos a proposta do Museu do Amanhã, que abrigará acervo cujo tema principal é a sustentabilidade. Ou seja, são duas instituições de propostas afins na mesma região. Não que elas tenham propostas iguais, entendemos que são distintas, mas não seria mais interessante uni-las? De qualquer forma, segue a sugestão de que todas as instituições culturais propostas para a área deveriam oferecer programas educacionais gratuitos para a comunidade, principalmente a de baixa renda.

Estes projetos de cunho turístico-culturais, portanto, servem como bons coadjuvantes do projeto principal – o Porto Maravilha, desde que não se limitem à auto-referência, e busquem juntos crescer. Infelizmente, nossa realidade não é muito favorável aos centros culturais, mas é necessário se reverter o quadro e buscar maneiras de torná-los mais atrativos. Não por meio da espetacularização da cultura, mas por interligá-los de forma a criar uma cadeia bem estruturada que se retroalimente.

Acreditamos que a ideia de se integrar todos os empreendimentos culturais propostos para a área, como acontece em diversos lugares do mundo, é uma forma de ajudar aqueles que hoje existem e encontram dificuldade de se manter, além de fortalecer os novos equipamentos. É imprescindível que sejam estabelecidos convênios com escolas públicas e particulares para visitação, fomentando o interesse do aluno pela cultura e enriquecendo sua formação educacional. Parece-nos interessante estabelecer uma unidade de ingressos, oferecendo passes anuais que dêem direito de acesso a todos os centros culturais, bem como ofertas promocionais. Dessa forma, sem individualismo, os centros podem vir a ser autosuficientes, não dependendo tanto de patrocínio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Iniciamos este trabalho destacando a importância da cultura nas políticas públicas nos dias de hoje. Vimos que o marketing urbano, ligado ao fomento do turismo, juntamente com o patriotismo urbano, são tendências mundiais, e que o Rio de Janeiro não ficou de fora da agenda internacional da gestão urbana, promovida e difundida, principalmente, por consultores internacionais e agências multilaterais. Em tempos de globalização econômica, a força motriz para atrair investimentos financeiros se baseia na criação de uma imagem da cidade, como um núcleo de atividades culturais, em processo de constante renovação e de incentivo exacerbado ao consumo.

É válido destacar que o modelo difundido por consultores internacionais, como é o caso de Barcelona, será sempre apresentado como uma brilhante solução para uma virada urbana. A reiteração de qualidades de um modelo se sobrepõe aos seus defeitos e desafios, uma vez que a venda de *expertise* pode ser um negócio muito lucrativo.

Os projetos turístico-culturais servem como incentivadores da adesão social às renovações urbanas propostas, por se justificarem como fontes de enriquecimento cultural ou novos espaços recreativos, por meio de discursos patriotas persuasivos. Percebemos também uma construção mítica da liderança, que se dá por um protótipo de administrador público, em uma liderança-tipo, que pratica um urbanismo pontual, sem pensar na cidade como uma grande totalidade, o que se reflete na proposição dos chamados projetos-âncora, que em geral não trazem grandes impactos positivos para o entorno.

O marketing que envolve as campanhas de implantação desses grandes empreendimentos acaba por enraizar, no imaginário coletivo, a dita importância deles para as cidades. Isso faz com que seja concretizado um pensamento único, que vai de encontro a possíveis críticas que estes projetos poderiam sofrer. O projeto é apresentado exacerbando suas qualidades, de forma a tornar quase uma heresia o enfrentamento crítico.

Com isso, em locais como o Rio de Janeiro, onde grande parte da população encontra deficiências de serviços e políticas públicas nas áreas sociais, de educação, transporte e lazer (cujos investimentos, em geral, estão concentrados nas zonas sul e oeste da cidade), é mister encarar qualquer proposta de investimento público em megaeventos, ou em projetos de grande porte de forma crítica, destrinchando os verdadeiros prós e contras, por vezes mascarados sob uma bela imagem de caráter publicitário. Portanto, se enfrentamos problemas como desemprego, crescimento das favelas, desigualdade na distribuição de renda, equipamentos e serviços públicos entre diferentes regiões do município do Rio, além da violência, qual deveria ser a prioridade das políticas públicas?

Vimos também que a tendência mundial de renovação de espaços urbanos recai, diversas vezes, sobre a criação de locais de consumo de massa, concebidos independentemente das características do entorno, cujo maior propósito é o entretenimento, não de todos, mas de um determinado grupo. Isso acaba por criar um enclave, ou um oásis urbano, concebido para o deleite de uma pequena parcela da população local e de turistas, nacionais ou estrangeiros.

A consequência disto é que os espaços renovados acabam por perder o elo com a sua história e, por conseguinte, sua identidade. Neles não são valorizadas expressões culturais folclóricas, originais, mas sim a cultura regida pela lógica do espetáculo (DEBORD, 1995). As atividades culturais passam a ser grandiosas, e ao mesmo tempo excludentes, baseadas no refinamento elitista e com ingressos a preços nada populares.

A revitalização de áreas urbanas consideradas degradadas acaba por se tornar a retomada de locais há muito esquecidos pelas elites, sob a forma de estabelecimento de novos polos de lazer e entretenimento, para um público restrito. Isso pode gerar, explícita ou implicitamente, um processo de gentrificação.

Em casos como o Porto do Rio, percebemos que a região se encontra em péssimo estado de conservação, o que não quer dizer que esteja vazia, como era o caso de Boston. Foi, sim, observado um processo de esvaziamento ao longo das últimas décadas, entretanto, há um porto ativo de carga e de passageiros, moradores, além de atividades comerciais, empresariais e industriais. Entendemos que o maior problema de se aplicar modelos internacionais, baseados na cultura do *status* e da cidade como um produto, é o fato de estes serem excludentes para grande parte dos cidadãos. Em um município do porte do Rio, onde as demandas de investimentos em políticas públicas são inúmeras e emergenciais, em diversos pontos, é de se questionar a canalização de recursos para a renovação de uma área sob a ótica do crescimento empresarial e econômico, cuja proposta, hoje, está calcada na venda de certificados de potencial construtivo. Ou seja, calcada numa mudança completa do perfil atual da região.

Ressalta-se também, que os grandes projetos urbanos retratam o agravamento da polarização social dentro da perspectiva de reestruturação espacial. Eles envolvem quantias astronômicas de investimento público, para que a elite os molde como melhor lhe convier. Promovidos como a grande salvação de uma enunciada decadência urbana, os GPUs são aceitos pela população como se pudessem, sozinhos, reverter problemas econômicos. Como bem ressaltado por Harvey (1996), o sentimento de patriotismo alavancado pelo empresariamento urbano, alimentado pela forte carga simbólica que o cerca, gera uma despolitização, face a outras questões urbanas.

Itera-se que o problema não está em investir em melhorias urbanas, mas sim em como e para quem elas são feitas. As entrevistas realizadas reafirmam essa concepção, ressaltando que, em geral, esses projetos são concebidos a fim de otimizar o retorno financeiro. E no caso do Rio? Não será essa nova proposta uma força motriz de um processo futuro de gentrificação?

Na perspectiva das municipalidades, de se alçarem ao título de cidade global, disputado acirradamente no mercado de cidades, os projetos de revitalização de frentes marítimas surgiram como uma das estratégias para alavancar o reconhecimento internacional, por meio da oferta de espaços renovados baseados no entretenimento e no turismo.

O sucesso de tais projetos, em outros países, acabou por tornar algum deles modelos que foram replicados e aprimorados pelo mundo todo. Se Barcelona se tornou o paradigma do modelo do Planejamento Estratégico, tendo como catalisador de seu desenvolvimento, projetos urbanos voltados para melhor abrigar as Olimpíadas, seu líder Pasqual Maragall buscou influência no caso de Baltimore, para o seu projeto de *waterfront* (SMITH, 2009).

O investimento astronômico do governo local em projetos urbanísticos que procuraram cobrir a infraestrutura necessária para a realização dos jogos, refletiu-se na criação de uma imagem de Barcelona como uma cidade contemporânea e apta a encarar as demandas do mercado globalizado. O que devemos destacar, portanto, é que o modelo Barcelona não se restringiu a um projeto-âncora, mas sim a várias intervenções na cidade, que fariam diferença no tecido urbano, entre elas, um moderno sistema de vias expressas radiais e perimetrais, e a implantação de uma rede intermodal de transporte público (trem, ônibus e metrô), que passava a integrar as diferentes áreas da cidade, viabilizando a proposta de modernização urbana (BORJA; CASTELLS, 1997).

Os projetos de *waterfront renewal*, em geral, são tentativas de reparar uma área dada como degradada ou abandonada. Para isso, são concebidas melhorias de infraestrutura urbana e muitas vezes projetos comerciais e de lazer, o que acarreta o aumento da especulação imobiliária, podendo catalisar um processo de gentrificação. A opção pelo investimento nas atividades de entretenimento para a revitalização de frentes marítimas é justificada pela vocação das orlas para a recreação (ZUKIN, 2009).

O discurso motor dos projetos de áreas portuárias está calcado no *slogan* de “devolver o mar aos cidadãos”. Em cidades como Baltimore, pode-se afirmar que, de fato, a promoção de um espaço público junto à água é agradável, e foi um meio de tentar resgatar uma população que havia se mudado para o subúrbio, um processo observado em todo território norte-americano. Deixando de lado as críticas à sua deficiência em se retroalimentar, e sendo considerado hoje, um projeto ultrapassado (SCHWARTZ, 2009), é certo dizer que pelo menos o *slogan* cumpriu sua promessa.

Em contraposição, em locais como o Rio de Janeiro, cidade que tem como um dos principais atrativos as praias, esse discurso soa forçado e sem muita justificativa, apesar de ser utilizado. Eike Batista (2009) afirmou que “o carioca deve conquistar a água”, mas nos questionamos se a água já não é dos cariocas. Se representantes de instituições internacionais, como Ken Farmer (2009), citam o exemplo das praias do Rio, como um espaço democrático, usado de diferentes maneiras por todos os cidadãos, o difundido *slogan* soa superficial, sem muito significado, no caso carioca. Ainda, se o Porto Maravilha é a devolução do mar aos cidadãos, mas a princípio reflete muito os interesses da iniciativa privada, que cidadão é este? Quem poderá usar esse novo espaço? Ele será como as praias ou elitista, a ponto de inibir o uso por quem não tem acesso econômico àquele espaço? Todas as questões levantadas são importantes e só serão respondidas com o tempo, no entanto, esperamos que possam servir de incentivo a novos estudos.

Sabemos que a renovação dessas áreas geram processos complexos, pois envolvem grandes obras de infraestrutura, para adequar uma região portuária aos novos usos. É necessário, portanto, a readequação da malha viária e acessos, a revisão das linhas de transporte público e, por vezes, desapropriação e aquisição de terrenos. No caso do Porto Maravilha, está prevista a derrubada de um trecho da Perimetral, cujo objetivo maior é melhorar a estética da área. No entanto, uma obra como essa, como bem retratado pelo caso de Boston, é complexa e despende grande quantidade de investimentos. Será que é mesmo necessária? Em Nova Iorque não se convive bem com a via expressa elevada, ao lado do Píer 17?

É possível que falte a apresentação de diferentes propostas para que, cuidadosamente, sejam avaliados os pontos positivos e negativos de cada uma, de modo a se chegar a uma utilização de recursos públicos mais bem aproveitada. Talvez haja também um pouco de afobação para concluir, no período curto de um mandato, o maior número possível de projetos, aumentando a credibilidade e visibilidade do político, visto que sem o alinhamento entre as visões políticas dos governantes, projetos são engavetados e esquecidos, como se nunca houvessem existido. Nesse quadro, é quase impossível esperar que se estabeleça um planejamento urbano a longo prazo, baseado em minuciosa reflexão e participação social.

Em alguns projetos de frentes marítimas, percebemos a ênfase dada à preservação do patrimônio histórico, através da readequação de antigos edifícios, deteriorados pelo abandono, como é o caso de Puerto Madero, em Buenos Aires e Fells Point, em Baltimore; em outros, a opção é começar do zero, na criação de um espaço completamente novo, como é o caso do Inner Harbor em Baltimore. Acreditamos que no Rio de Janeiro o processo se assemelhe mais ao de Puerto Madero.

Se cidades como Baltimore e Boston, modelos de *waterfront renewal*, têm um aquário em seu projeto, parece necessário aos olhos da nossa municipalidade, que o Rio tenha um aquário também. Mas, no contexto da ideologia da competitividade entre cidades, não basta implantá-lo, ele deve ser o maior da América Latina. Consta em seu *release* que este é um projeto de nível internacional, e um novo ícone para o Rio de Janeiro. Questionamos: a cidade precisa de mais um? Na lógica do mercado internacional de cidades, sim. Apesar dos eternos ícones cariocas, como as belezas naturais, as praias, o Pão de Açúcar e o Cristo Redentor, a cidade deve sempre renovar seus atrativos. Não seria pretensioso afirmar que o AquaRio fará diferença na imagem da cidade no exterior? Afinal, ele é só mais um, no meio de muitos outros espalhados pelo mundo.

A proposta também se justifica por supostamente servir de catalisador para o desenvolvimento e a revitalização da região, o que é discurso comum de qualquer GPU, nos dias de hoje. É possível que esta seja uma visão limitada, ingênua, ou mesmo megalomaniaca, pois como já dizia o antigo ditado, “uma andorinha só não faz verão”, e o que leva uma área a ganhar vitalidade não é um projeto sozinho, mas sim uma combinação de diferentes fatores. Como reiterado por alguns dos entrevistados é a criação da massa crítica que transforma um lugar, é chegar ao ponto de ter um conjunto bem estabelecido que, sozinho, seja suficiente para sua manutenção e atratividade. A Cidade do Samba também trazia isso em seu discurso, e teve pouco êxito, como vimos anteriormente.

Frisa-se que o AquaRio e o Museu do Amanhã poderão ser projetos de extrema importância, na medida em que estimulem a conscientização da população para a questão ambiental. Falta a educação da sociedade, no intuito de readequar as práticas cotidianas, a fim de minimizar os desperdícios e produção de resíduos, além do incentivo à coleta seletiva.

De maneira alguma secundarizamos a importância do fomento à cultura, sabemos que falta uma boa formação educacional de base, no ensino público de um modo geral, e que este tipo de convênio poderia despertar o interesse dos alunos para as artes. O que acontece é que o abismo entre eles é tão grande, que é difícil reverter este quadro.

Acreditamos que os centros culturais têm uma função social fundamental, mas suas administrações devem ter cuidado para não fazer da espetacularização da cultura uma saída para a falta de público e de recursos, que enfrentam. Afinal, podem se perder na superficialidade da cultura de massa, deixando no esquecimento as manifestações culturais originais, base da formação de qualquer sociedade.

Um polo de entretenimento, como a Cidade do Samba, tinha tudo para dar certo, se não fosse implantado de modo tão autorreferente. Se por um lado, o complexo melhorou as condições de trabalho de pessoas que precisavam, por outro, restringiu o acesso dos vizinhos, pelo preço exorbitante para a realidade local. Além disso, a Cidade do Samba não tem uma programação constante, vive de visitas sazonais, e é, claramente, um equipamento subaproveitado. A concepção dos projetos, de modo geral, ainda é muito restrita, com objetivos muito superficiais e efeitos insuficientemente avaliados.

Tomemos o Guggenheim de Bilbao, como exemplo. Uma edificação grandiosa, de um arquiteto de renome internacional, Frank Gehry, que chama a atenção em diversos aspectos, ou seja, é bonito de se ver. Ken Farmer (2009) expõe que, além de razões superficiais, não trouxe nada de substancial, e que é até perigoso caminhar ao redor do edifício. Podemos imaginar o que de concreto o Guggenheim traria para o Rio de Janeiro, além do endividamento público? Se nem a garantia de contarmos com o intercâmbio de acervos com outras filiais estava garantida, este projeto estava mais para ser um grande monumento, sem maiores benefícios, que ainda sugaria uma alta parcela de recursos públicos para seu funcionamento, como vimos anteriormente.

É muito fácil vender um equipamento cultural como benefício inquestionável para a população. Com efeito, o enriquecimento da cultura de um povo é sempre bem vindo. Mas devemos sempre colocar na balança os prós e contras de todas as propostas, antes de abraçá-las como se não houvesse defeito, como se fossem a salvação para todos os problemas urbanos.

A Pinacoteca do Rio não foge muito às críticas anteriores. Não falta à área centros culturais, podemos citar rapidamente alguns: Centro Cultural Banco do Brasil, Casa França Brasil, Museu da República. O que falta é uma programação de peso e, por consequência, visitantes. Qual é a vantagem de mais um museu, se os existentes não conseguem se destacar? Voltamos então ao ponto da falta de um suporte mútuo entre essas instituições, para que elas possam crescer em conjunto.

Por outro lado, citamos como ponto positivo a Vila Olímpica da Gamboa. Não seria a hora de aproveitar a carona nas Olimpíadas de 2016 e trazer os complexos esportivos para o porto? Pode ser uma grande chance de contribuir com o fomento do esporte junto à população de baixa renda, oferecendo complexos de alto nível que poderiam ajudar no crescimento de uma nova geração de atletas.

A chave da questão é que a maior parte dos empreendimentos são de cunho elitista e se não restringem a entrada veementemente, o fazem de forma velada, por vezes humilhante. O fato de oferecerem empregos é um ponto positivo para as propostas, mas elas também devem ser acolhedoras para todo tipo de visitante, e ajudar da melhor maneira aqueles que não têm acesso econômico. A justificativa do projeto pelo incremento do turismo não é consistente, pois o turismo cultural é residual no Rio, portanto, o interesse turístico deveria ser encarado como consequência, e não como justificativa de projeto.

Concluimos este estudo, retomando a afirmação de FAIRSTEIN (2009), de que os projetos devem acolher as pessoas locais, oferecer moradia e espaços de recreação não só para uma pequena parcela da população, mas considerando os moradores como um todo. Com isso, esperamos contribuir para o fomento de uma discussão e reflexão sobre o papel dos projetos culturais no contexto urbano, além de alertar para a importância da postura crítica frente às políticas públicas, em tempos de competitividade acirrada entre cidades, no mercado mundial.

REFERÊNCIAS

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. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo: EDUSP, 1998.

ARANTES, O; MARICATO, E; VAINER, C. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Vozes, 2000.

ATKINSON, R. BRIDGE, G. **Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism**. Routledge, 2005.

BATISTA, Eike; COSTA, Beto. EBX. Presidente e diretor de novos negócios. **Entrevista concedida em 4 de março**.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información**. Madrid: Tauros, 1997.

_____. **As cidades como atores políticos**. In: Revista Novos Estudos n. 45. São Paulo: Cebrap, 1996.

CESNIK, Fábio de Sá. **Guia do incentivo à cultura**. São Paulo: Editora Manole, 2002.

COLE, Gary. Chefe da divisão de *Land Use & Urban Design* de Baltimore. **Entrevista concedida em 1 de abril de 2009**.

COMMITTEE ON URBAN WATERFRONT LANDS. **Urban Waterfront Lands**. Washington, 1980.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo Urbano**: Entre o discurso e a prática. São Paulo: Unesp, 2005.

CORREA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Série Princípios. Rio de Janeiro, 2003. Ed Ática.

CRAIG-SMITH, Steven e FAGENCE, Michael(ed). **Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment**: An International Survey. Greenwood Publishing Group, 1995.

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Contraponto, 1995.

DEL RIO, Vicente. **O modelo de revitalização urbana e o caso de Baltimore**. In: Cadernos do Patrimônio Cultural. Rio de Janeiro, n. 04/05, p. 31-40, 1994.

FAINSTEIN, Susan. Professora de Planejamento Urbano da Universidade de Harvard. **Entrevista concedida em 6 de abril de 2009**.

FARMER, Ken. Urban Planner da Project for Public Spaces. **Entrevista concedida em 9 de abril de 2009**.

FREITAG, Barbara. **A Teoria Crítica Ontem e Hoje**. Ed. Brasiliense, 1986.

GOLDENBERG, Suzanne. **'Our youth are killing each other. Every other day it seems someone is murdered.'** The Guardian em 22 Fevereiro de 2005.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 2005.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

_____. **A brief history of neoliberalism**. Oxford University Press, 2005.

_____. **Do Gerenciamento ao Empresariamento**: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: Espaço & Debates 39. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1996.

HOFFMAN, Lily; FAINSTEIN, Susan; JUDD, Dennis. **Cities and Visitors**: regulating people, markets and city space. Blackwell Publishing, 2003.

JAMESON, Friedric. **Pós-modernismo**: A Lógica do Capitalismo Tardio. São Paulo: Ática, 1998.

JONES, Andrew. **On the Water's Edge**: Developing Cultural Regeneration Paradigms for Urban Waterfronts. In: Tourism, Culture and Regeneration. CABI, 2007.

JUDD, Dennis & FAINSTEIN, Susan, **The tourist bubble**. New Haven: Yale University Press, 1999.

KROIN, Robert. Arquiteto Chefe (Boston Redevelopment Authority). **Entrevista concedida em 8 de abril de 2009.**

LEAL, Luiz Paulo. Gerente de projetos urbanos da AP1 do Instituto Pereira Passos. **Entrevista concedida em 26 de maio de 2009.**

LEDERACH, John Paul. **The moral imagination: the art and soul of building peace.** Oxford University Press US, 2005.

LIESA NEWS. Rio de Janeiro: Ediouro, ano IV , n. 05, fev. 2006. p.9

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** Petrópolis: Editora Vozes, 2001.

MITCHELL, Jerry. **Business improvement districts and the shape of american cities.** SUNY Press, 2008.

MORÇÖL, Göktug et al. **Business Improvement Districts – research, theories and controversies.** CRC Press, 2008.

NOVAIS, P; OLIVEIRA, F; SANCHEZ, F; BIENENSTEIN,G. **Grandes Projetos Urbanos: panorama da experiência brasileira.** In: Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR - ENANPUR, 2007.

_____. **As Razões Práticas da Teoria do Urbanismo: Reconhecendo as Bases Sociais para a 'Emergência do Projeto Urbano' no Brasil.** Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR - ENANPUR, 2007b.

Rio Estudos Nº 79 – Encarte Especial do Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, de Nov/02.

Rio Estudos Nº 99 – Encarte Especial do Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, de Abr/03

SÁNCHEZ, Fernanda. **A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial.** Unochapecó, Argos, 2003.

SANDRONI, Paulo. **Novíssimo dicionário de economia.** São Paulo: Ed. Best Seller,2002.

SANDRONI, Paulo, BIDERMAN, Ciro. **Avaliação do Impacto das Grandes Intervenções Urbanas nos preços dos Imóveis do Entorno: O Caso da Operação Urbana Consorciada Faria Lima.** 2005. Disponível em cepesp.fgvsp.br/arquivos/Cepesp_TD9.pdf. Acessado em 20 de outubro de 2009.

SCHWARTZ, Laurie. Managing Consultant da Baltimore Waterfront Partnership.

Entrevista concedida em 31 de março de 2009.

SMITH, Adrian; BEAVER, Robyn. **The architecture of Adrian Smith, SOM: toward a sustainable future.** Images Publishing Group, 2007.

SMITH, Neil. **A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia global.** In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (coord.). *De volta à cidade - dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos.* São Paulo: Annablume, 2006.

_____. **After Tompkins Square Park: Degentrification and the Revanchist City.** In: BRIDGE, Gary, WATSON, Sophie (Edit.). *The Blackwell City Reader.* Blackwell Publishing, 2002.

_____. Professor de Geografia e Antropologia (CUNY). **Entrevista concedida em 9 de abril de 2009.**

SWYNGEDOUW, Erik; MOULAERT, Frank; RODRIGUES, Arantxa. **The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities.** New York: Oxford University Press, 2003.

TARBERT, Colin. Economic Development Officer da Baltimore Development Corporation. **Entrevista concedida em 31 de março de 2009.**

ZUKIN, Sharon. **Landscapes of Power: from Detroit to Disney World.** University of California Press, 1991.

_____. **The Culture of the Cities.** Blackwell Publishing, 1995.

_____. Professora de Sociologia da Brooklyn College e CUNY. **Entrevista concedida em 3 de abril de 2009.**

APÊNDICES

I – MATRIZES COMPARATIVAS

ACADÊMICOS			
QUESTÕES	Susan Fainstein	Neil Smith	Sharon Zukin
1) Por que investir em revitalização de frentes marítimas?	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono da área • Áreas centrais. • A questão é como desenvolver. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono da área. • Questão: como os projetos são feitos e para quem eles são feitos? • Em geral, os usos pensados para esses projetos são aqueles que gerarão mais lucros. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono da área. • Áreas centrais. • Pessoas gostam de viver junto à água. • Boa oferta de recreação. • Devem contar com investimentos privados.
2) Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade?	<ul style="list-style-type: none"> • Muitos são voltados para turistas. • Bons projetos de frentes marítimas devem: englobar pessoas locais, oferecer moradia, recreação para uso da população local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para o poder municipal os impactos são mais voltados para o viés econômico. • O viés cultural (lugares de interesse para classe média, média-alta): bons restaurantes, parques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Devem contribuir de alguma maneira • Comunidade deve reivindicar o que achar necessário • Problema a ser gerado: superlotação do transporte público.
3) Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?	<ul style="list-style-type: none"> • Isso representa a visão intelectual de como as pessoas devem viver suas vidas. Então, se as pessoas gostam de realidades virtuais, e daí? 	<ul style="list-style-type: none"> • Baltimore Inner Harbor é um exemplo de realidade virtual. • Os projetos se aproveitam da imagem nostálgica do passado. • Não tem como mudar isso com a arquitetura, é uma questão política. 	<ul style="list-style-type: none"> • Problema universal • Não há como prevenir. • Espaços concebidos para determinados grupos. • Para melhor aproveitar: empregar mão-de-obra local.

ACADÊMICOS			
QUESTÕES	Susan Fainstein	Neil Smith	Sharon Zukin
4) Como esses lugares se conectam com os valores culturais e sociais locais?	<ul style="list-style-type: none"> • Deveriam ser mais inclusivos. • Pode ser um lugar turístico, mas mantendo sua característica de cena local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta história (real) nesses projetos de revitalização de frentes marítimas. • O passado retratado é recheado de simbolismo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinado pelo uso que vai ser dado ao projeto. • Questões a serem levantadas: a) criação de oásis urbanos; b) quem é visível (favelas); c) a quem é permitido o uso do projeto; d) quem gerencia; e) estabelecimento de programas sociais e educacionais; f) espaço público aberto (parques).
5) O que você acha sobre a aplicação da agenda urbana em cidades de países em desenvolvimento?	<ul style="list-style-type: none"> • Depende de quem paga pelo projeto. • Importante que a iniciativa privada não conte com muito investimento público. • Não se deve ignorar o turismo como indústria que emprega a camada mais pobre. • Em locais como o Rio, considerados perigosos e ameaçadores, se você não murar os locais turísticos onde os visitantes se sintam seguros você não terá muito turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> • A importação de um modelo vai acentuar as desigualdades existentes, mas vem acontecendo. • As condições sociais e políticas é que importam, ou seja, como o modelo é interpretado, como vai ser colocado em prática e como vai se relacionar com a comunidade local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Questão da globalização – homogeneização x diferenciação. • As cidades alegam criar espaços diferenciados, mas seguem uma tendência internacional de universalização de espaços públicos.
6) Você citaria algum exemplo de projeto de desenvolvimento urbano (turismo e/ou cultura) que teve um bom impacto social?	<ul style="list-style-type: none"> • Não diria que há um único exemplo que é maravilhoso. • Questão de custo e benefício. 	<ul style="list-style-type: none"> • Não tem um em especial • Esse tipo de projeto envolve quantias astronômicas. • Projetados para causar gentrificação. • O bom modelo provê capital para a comunidade local. Investir em áreas que realmente precisam ser reconstruídas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Investir nas escolas, através de programas educacionais e em espaço público aberto. • Integrar trabalho, residência e transporte.

ACADÊMICOS			
QUESTÕES	Susan Fainstein	Neil Smith	Sharon Zukin
7) Quem você considera ser responsável pela elaboração dessa difundida tendência internacional de renovação urbana?	<ul style="list-style-type: none"> • Conferências mundiais de governantes. • Consultores. • Circuito internacional de mercado imobiliário. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prefeitos • Empreendedores 	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalidades • Empreendedores privados (<i>private developers</i>) • Bancos / financiadores
8) Você acha que um lugar heterogêneo como o Rio sofrerá o processo de gentrificação?	<ul style="list-style-type: none"> • Provavelmente. Com um certo limite, pois não tem muita gente com dinheiro para consumir esse espaço. 	<ul style="list-style-type: none"> • O processo de gentrificação desceu para as camadas mais baixas da população. • O uso misto da região poderia prevenir o processo desde que: <ul style="list-style-type: none"> a) houvesse um subsídio contínuo do governo em programas habitacionais para as classes mais baixas; b) se impusesse condições à venda e à locação dos imóveis subsidiados, para evitar especulação imobiliária, trazendo pessoas de classe social mais abastada para o local. 	<ul style="list-style-type: none"> • A promoção do lugar para desenvolver o gosto nas pessoas faz com que determinados grupos interajam em determinados locais. Se o gosto pelo lugar se desenvolver, aí vai haver gentrificação.
9) Como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?	<ul style="list-style-type: none"> • Eu não condenaria o projeto de antemão. • Deve-se estruturá-lo para que ele traga benefícios à camada mais pobre da população, provê-los de moradia. Preferível a dar terra para a especulação imobiliária. 	<ul style="list-style-type: none"> • Depois da revitalização a característica [uso habitacional] deve mudar. Essa é a estratégia não uma consequência. • As classes mais pobres são necessárias para preencher as vagas de trabalho que irão surgir – essa seria uma maneira do projeto se relacionar com as favelas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deve-se estabelecer alguma forma de contrato com os mais pobres. • É preciso vontade política para forçar melhorias para um público em geral. • Oferta de emprego, programas educacionais e sociais nas novas instituições. • Oferecer um espaço urbano aberto.

PREFEITURAS EUA		
QUESTÕES	Gary Cole (Baltimore)	Robert Kroin (Boston)
1) Por que investir em revitalização de frentes marítimas?	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono da área • Investimento inicial não foi na área portuária, mas sim no projeto do Charles Center. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono da área. • Porto obsoleto
2) Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade?	<ul style="list-style-type: none"> • Todos os impactos possíveis eram esperados dos empreendimentos que foram implantados na região, pelo êxodo urbano (“do or die”). • Inicialmente o projeto era voltado apenas para os locais. • Harbor Place atraiu novos projetos; teve um impacto cultural, promoveu a união da comunidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • A frente marítima é hoje o local mais desejado e antes era o menos desejado.
3) Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?	<ul style="list-style-type: none"> • O Harbor Place é um exemplo de lugar virtual, os projetos da área enfatizam os visitantes, mas antes era muito mais para os moradores. 	<ul style="list-style-type: none"> • O turismo é uma grande indústria. Mas o maior foco da nossa agência é em melhorar a vida dos cidadãos de Boston.
4) Revitalizações urbanas por vezes se caracterizam por intervenções pontuais. Isso ocorreu em sua cidade? O que poderia ser feito para prevenir esse efeito?	<ul style="list-style-type: none"> • Não foi o caso do Inner Harbor, - surgiu ao longo do 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • É válido criticar Boston, dos anos 60 aos 80, por focar na área central. • Um projeto como esse ecoa. Por ser 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.
5) Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. Você acredita que algum dos projetos de sua cidade tem essa característica?	<ul style="list-style-type: none"> • Harbor Place pode ser considerado um dos projetos mais bem sucedidos no sentido de renovar a região, podendo, portanto, ser entendido como âncora. • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

PREFEITURAS EUA		
QUESTÕES	Gary Cole (Baltimore)	Gary Cole (Baltimore)
6) A maioria dos portos revitalizados eram áreas comerciais e industriais. Alguns destes projetos implantam diferentes usos, o que gera gentrificação.	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Para se viver junto à água atualmente é muito caro. 	<ul style="list-style-type: none"> • O uso comercial está em outra parte. Mas nós mantivemos o uso. A área abandonada não era mais útil para esse fim. • Construímos outros portos em outra parte da cidade. Não fizemos no mesmo lugar, mas em lugares diferentes.
7) Quais foram/são os mercados almejados pelos projetos de revitalização de frentes marítimas em sua cidade?	<ul style="list-style-type: none"> • A ênfase está nos visitantes agora, com foco também no uso misto, com renda mista. • Início do processo foi voltado para os moradores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Muito mais para os residentes, não para os visitantes. • O foco era em atividades que não são de natureza turística. • Quincy Market e Aquarium – voltados para o turismo. • Rowes Wharf foi projetado para os residentes.

ORGANIZAÇÕES			
QUESTÕES	Laurie Schwartz	Colin Tarbert	Ken Farmer
1) Por que investir em revitalização de frentes marítimas?	<ul style="list-style-type: none"> • Degradação da área • Forte ligação com o porto histórico. • O projeto se transformou no cartão de visita da cidade, no seu melhor atrativo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono da área. • O porto é a razão da cidade existir. • Êxodo populacional. • Devolver o mar aos cidadãos 	<ul style="list-style-type: none"> • Devolver ao cidadão o acesso à água, através de um sistema de espaços públicos, ruas, destinações culturais e corredores de comércio.
2) Quais são os impactos esperados destes projetos na cidade?	<ul style="list-style-type: none"> • Baltimore se tornou destino turístico após as intervenções. • Vários empregos foram criados (um dos maiores benefícios) • Muitos empregos da indústria do turismo não requerem alto nível de escolaridade e qualificação profissional. • Atrações não poderiam ser mantidas somente pela indústria do turismo, sempre dependeram de visitantes locais e associados. • População vê a área como estritamente turística. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pólo crescente de arrecadação fiscal para a cidade. • Uso misto, com a presença de equipamentos culturais, apartamentos, escritórios e comércio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esses projetos são importantes quando dão diferentes maneiras para as pessoas usarem aquele local. • Gama de atrações na linha costeira da cidade. • O projeto: a) se destaca quando consegue se ligar bem ao resto da cidade; b) deve ser permeável; c) flexível – cidadãos usam o espaço da maneira que lhes for mais conveniente.

ORGANIZAÇÕES			
QUESTÕES	Laurie Schwartz	Colin Tarbert	Ken Farmer
3) Como é possível prevenir que renovações urbanas de cunho turístico acabem se tornando “realidades virtuais”?	<ul style="list-style-type: none"> • Inner Harbor não manteve as características originais do local, a prefeitura colocou tudo a baixo para a realização do projeto. • Fells Point – muitos armazéns antigos foram preservados e restaurados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Houve investimento dos eleitores. • Não se pensava no projetos como destinação turística. • É necessário renovar (<i>keep it fresh</i>) o projeto ano a ano, investir em segurança e projetos urbanísticos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Inner Harbor em Baltimore é genérico, comercial. • James Rouse massificou um modelo. • Baltimore não é um local verdadeiro (<i>true place</i>). • Para evitar: importante passar por um processo junto à comunidade do local antes de conceber um projeto urbano.
4) Revitalizações urbanas por vezes se caracterizam por intervenções pontuais. Isso ocorreu em sua cidade? O que poderia ser feito para prevenir esse efeito?	<ul style="list-style-type: none"> • Plano urbanístico de revitalização de frentes marítimas deve: a) ser abrangente; b) prever um conjunto de usos múltiplos; c) atrair diferentes pessoas; d) manter a área viva; e) se renovar (Baltimore é hoje ultrapassada e degradada). 		<ul style="list-style-type: none"> • O projeto deve apresentar uma sinergia com o entorno. • Não deve ser visto individualmente. • Deve-se maximizar o uso do espaço público.
5) Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. Você acredita que algum dos projetos de sua cidade tem essa característica?	<ul style="list-style-type: none"> • Science Center • Harbor Place • The Aquarium • Centro de Convenções 	<ul style="list-style-type: none"> • Charles Center One • Harbor Place • The Aquarium 	<ul style="list-style-type: none"> • Muitas pessoas acreditam que só pelo fato de implantar algum edifício de <i>design</i> de vanguarda já é o bastante para modificar uma área. • Opera House, Sydney: Não tem muito problema, pois eles tem outros atrativos na frente marítima. • Museu Bilbao: fantástica peça visual, mas além de razões superficiais, não trouxe nada de substancial.
6) Você citaria algum exemplo de projeto de desenvolvimento urbano (turismo e/ou cultura) que teve um bom impacto social?			<ul style="list-style-type: none"> • A cidade não vai impedir os grandes empreendedores de investir. • Deve-se certificar de que os objetivos coletivos sejam alcançados. • Deve começar com a visão da comunidade sobre o processo.

ORGANIZAÇÕES			
QUESTÕES	Laurie Schwartz	Colin Tarbert	Ken Farmer
<p>7) A maioria dos portos revitalizados eram áreas comerciais e industriais. Alguns destes projetos implantam diferentes usos, o que gera gentrificação.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inner Harbor se tornou mais cara e os aluguéis são bem altos. • Tem muitos restaurantes sofisticados, que não atendem parte da população. • A área renovada é cara para uma família típica de Baltimore e existem algumas comunidade pobres que vivem próximas ao Inner Harbor. • Houve uma tendência americana de retorno aos grandes centros, trazendo com isso a gentrificação. 	<ul style="list-style-type: none"> • A gentrificação é parte do processo, é inevitável. 	<ul style="list-style-type: none"> • Caso interessante: frente marítima da Cidade do Cabo, V&A Waterfront: maior parte é shopping, extensão do distrito comercial, incorporaram habitação, etc; espaço público bem voltado para turistas; tem uma boa programação; estabelecem o equilíbrio entre ser uma destinação turística e ao mesmo tempo para os cidadãos; conseguiram manter o porto funcionando.
<p>8) Quais foram/são os mercados almejados pelos projetos de revitalização de frentes marítimas em sua cidade?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • O comércio da região se voltava até bem pouco tempo para o turismo. Com o declínio, a prioridade se voltou para: a) jovens estilosos e universitários; b) profissionais jovens em início de carreira. 	<ul style="list-style-type: none"> • Turismo • Trabalhadores locais • Residentes do subúrbio (trazê-los de volta ao centro) 	

II - ENTREVISTAS QUALITATIVAS

Colin Tarbert (Baltimore Development Corporation)

Cargo: Economic Development Officer

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 pólo 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 atraídas 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 num aumento da arrecadação municipal.

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 é parte do processo, é inevitável.

Processos de revitalização urbana, muitas vezes são alavancados por um projeto âncora. Você acredita que algum dos projetos de sua cidade tem essa característica?

No caso de Baltimore, primeiramente o Charles Center One. Mais atuais, acredito que o Harbor Place e o Aquarium

No caso do Rio, como esses projetos de renovação urbana se relacionarão com as favelas existentes no entorno?

O entrevistado não respondeu diretamente 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.

Eike Batista e Beto Costa (EBX)

Cargo: Presidente e Diretor de Novos Negócios

Em 4 de Março de 2009

Entrevista realizada com dois entrevistados, sem gravação, por isso transcrita na terceira pessoa.

Porque investir na cidade do Rio de Janeiro? Houve um grande movimento em direção à 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 infra-estrutura, próxima ao centro da cidade e ao aeroporto Santos Dumont. Ainda, o empresário ressalta a necessidade do 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 500.000³⁹ 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 Píer 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 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

³⁹ 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 atracções. 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.

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 infraestrutura 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. Afirma, ainda, que existem outras alternativas para isso. No entanto, há a previsão da criação de 3.000 vagas em um estacionamento que seria construído em baixo 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 projeto de revitalização urbanas 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 que? 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 Gloria 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 Gloria 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 a 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 vem 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.

Gary Cole (Land Use & Urban Design Division of Baltimore)

Cargo: Chefe

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 na construção de outros projetos. A partir daí, o Prefeito Shaefer 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 aos moradores da cidade de Baltimore.

Alguns estudiosos apontam para o fato dos projetos de revitalização urbanas 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 (Project for Public Spaces)

Cargo: Urban Planner

Em 9 de Abril de 2009

Por que/ Por que não investir em projetos de revitalização de frentes marítimas?

A idéia 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 Rowes 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 urbanas 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 projetos 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 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 idéias, pode ser que uma pessoa que nunca se envolveria no projeto de outra forma, possa dar uma grande idéia 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*⁴⁰, 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 de deveriam remover a atividade portuária.

⁴⁰ <http://www.waterfront.co.za>

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 freqüentar. 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.

Laurie Schwartz (Baltimore Waterfront Partnership)

Cargo: Managing Consultant

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 freqüentemente 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: “porque 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 ao 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 a baixo 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 urbanas 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?

Acredito 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.

Eu era contra a idéia 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 acredito 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, acredito 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.

Acho Baltimore hoje ultrapassada e degradada. Em recente visita à Chicago, concluí que o porto de Baltimore é sem graça, já que não há uma grande movimentação de barcos, ou ondas em suas águas. Por isso, acho 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 (US\$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 aos jovens estilosos e universitários, além de profissionais jovens em início de carreira. A *Urban Outfitters* é um exemplo dessas lojas voltadas a 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 aos turistas em geral.

Luiz Paulo Leal (Instituto Pereira Passos)

Cargo: Gerente de projetos urbanos da Área de Planejamento 1
Em 31 de Março 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 vêm 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 a área que foi aterrada pelo Pereira Passos. Então, a gente considerou esse perímetro, mas aí longo 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 idéia 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 pólos econômicos. Vários pólos 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 pólo ali na área da Rua Larga que é a Marechal Floriano. A idéia era que esses pólos 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 a 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 vêm 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 idéia 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 a 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, você mudaram muito a concepção?

Deu uma atualizada, embora eu acho 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 idéia 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 forte. Existe um certo desanimo 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 idéia 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 idéia de que a área central está esvaziando, a gente defende um readensamento. A idéia 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 idéia?

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.

Neil Smith (City University of New York)

Cargo: Professor de Geografia e Antropologia

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 tem], 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 vem 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 a reabilitação de uma casinha aqui outra ali, virou política global. As pessoas tem 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 vêem 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, você o mesmo tipo de conexões acontecendo, mesmo que elas não sejam tão bem entrelaçadas.

Alguns estudiosos apontam para o fato dos projeto de revitalização urbanas 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 idéia 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 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 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 imãs. 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.

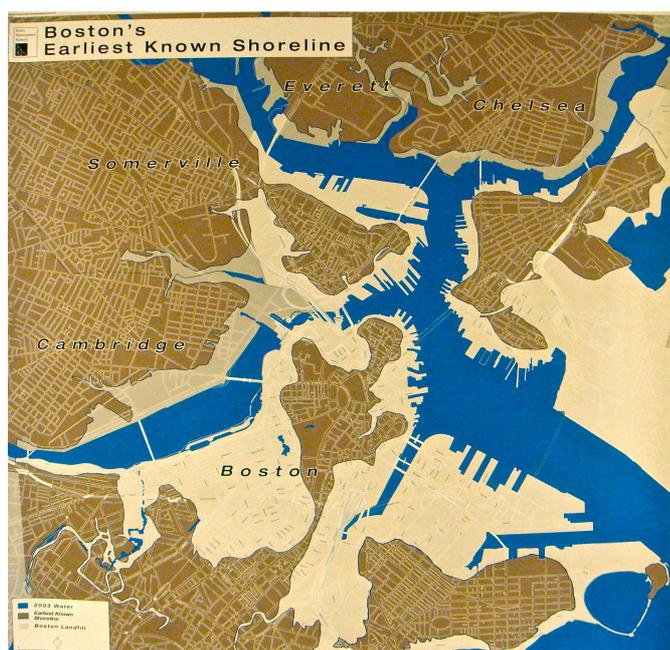
Robert Kroin (Boston Redevelopment Authority)

Cargo: Arquiteto Chefe

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.



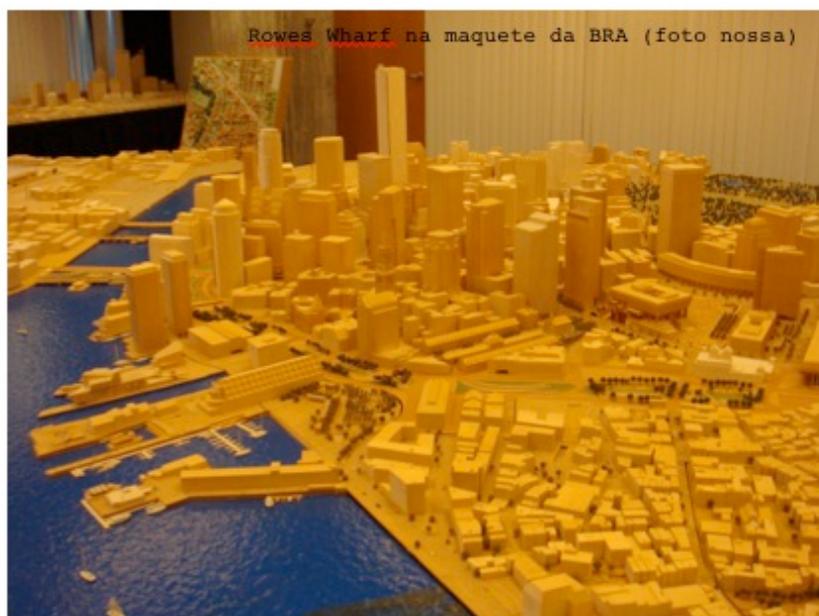
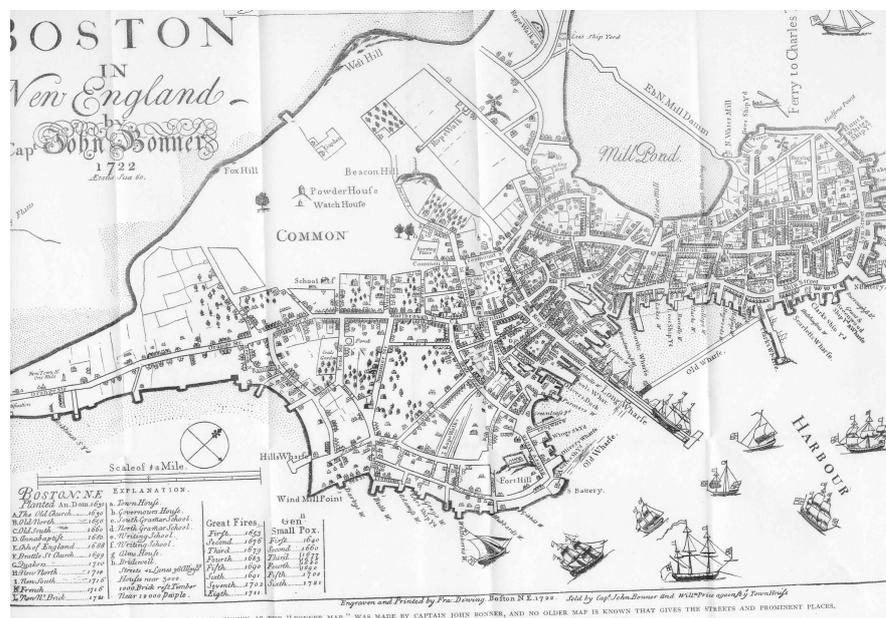
Existia uma estrada elevada que tinha muita rampa de acesso, e estava sempre congestionada. Como era uma estrada que passava por dentro da cidade, os habitantes a usavam como rua, entravam e saíam da estrada. E outro problema dessa via elevada foi ajudar na degradação do porto sem uso, o que resultou 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.

[Com preocupação de renda mista?] Não. Era renda alta. Nessa época não havia essa preocupação com renda mista. A gente não tinha como arriscar. Porque ninguém queria viver aqui.

[Sobre Rowes Wharf] Até então já tinham sido feitos muitos projetos com alto investimento público. Mas, como eu digo, o lado do desenvolvimento econômico dessa agência diria "Ora, vamos continuar a subsidiar pois não queremos parar as coisas e de repente todo mundo começar a ir para.. Baltimore." Nós queríamos manter fluxo de capital. Nesse meio tempo, houve uma troca de prefeitos pois um saiu por causa de corrupção. A agência levantou a questão de que deveriam se perguntar sobre o que de fato queriam. Então, no final dos anos 70, início dos 80, a visão pós-modernista era

predominante e nós decidimos continuar a configuração dos *piers* (ou seja, manter os “dentes” característicos do local – mapa abaixo⁴¹), queríamos gabarito baixo, e queríamos acesso público à frente marítima.



⁴¹ Fonte: <http://www.doak.ws/BostonMap0003.jpg>. Acessado em 19 de maio de 2009.



[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 taxaçoão 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)

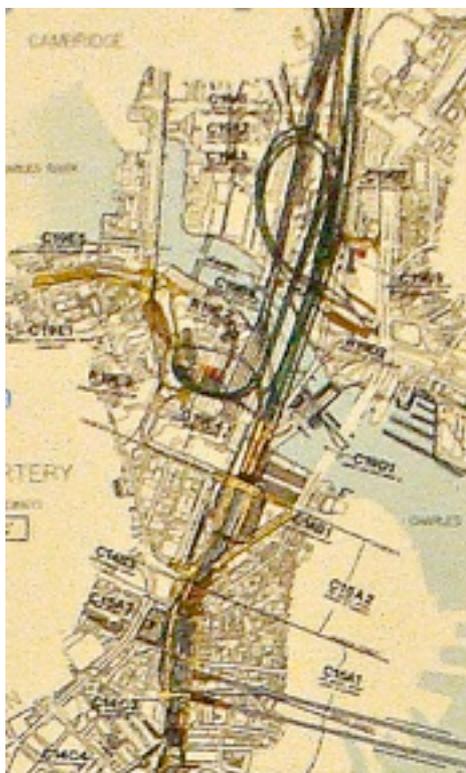
Ora, a frente marítima é hoje o local mais desejado e antes era o menos desejado.

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 idéia. 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 haviam 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 européia]

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 tiveram 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 vêm 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.

Sharon Zukin (Brooklyn College e City University of New York)

Cargo: Professora de Sociologia

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 idéia 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 ser 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*⁴². 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.

⁴² De acordo com a *Education Commission of States*, *Charter Schools* são "escolas públicas semi-autônomas, 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 estudantes serão ensinados 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.

Susan Fainstein (Harvard University)

Cargo: Professora de Planejamento Urbano

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 área 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 tem 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 tributária, 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 tem um bom salário. É uma questão de leis trabalhistas e padrões trabalhistas, de como os trabalhadores dessa indústria são tratados.

Quem você considera ser 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.

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](#)