



Luciana Deutsch

Cidade genérica refletida na Zona Portuária do Rio de Janeiro

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Marcelo Roberto Ventura Dias de Mattos Bezerra

Rio de Janeiro
Setembro de 2022



LUCIANA DEUTSCH

**Cidade genérica refletida na Zona
Portuária do Rio de Janeiro**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo.

Prof. Marcelo Roberto Ventura Dias de Mattos Bezerra

Orientador

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Prof. Fernando Espósito Galarce

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Prof. Adriana Sansão Fontes

UFRJ

Rio de Janeiro, 22 de setembro de 2022

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Luciana Deutsch

Graduou-se em Arquitetura e Urbanismo em 2018. Kursou Pós graduação em Engenharia legal, Avaliações e pericias Judiciais pela PUC-RJ. Possui experiência na área da arquitetura relacionada ao patrimônio e pericias técnicas judiciais, sendo cadastrada no TJRJ. Atualmente é sócia na empresa Logika Consultoria LTDA que possui atuação em vistorias e acompanhamento de casos judiciais e extrajudiciais com elaboração de laudos e consultoria técnica.

Ficha Catalográfica

Deutsch, Luciana

Cidade genérica refletida na Zona Portuária do Rio de Janeiro / Luciana Deutsch; orientador: Marcelo Roberto Ventura Dias de Mattos Bezerra. – 2022.

100 f.: il. color.; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, 2022.

Inclui bibliografia

1. Engenharia Civil e Ambiental - Teses. 2. Cidade genérica. 3. Zona Portuária. 4. Rio de Janeiro. 5. Revitalização urbana. 6. Paisagem. I. Bezerra, Marcelo Roberto Ventura Dias de Mattos. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. III. Título.

CDD: 624

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

Gostaria de expressar toda a minha gratidão e apreço a todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para que esta dissertação de mestrado se tornasse uma realidade, com sugestões, acesso a informações, entrevistas e disponibilização de documentos, que permitiram consubstanciar o conteúdo desta pesquisa.

Agradeço também à minha família pelo apoio, orientação e incentivo em perseguir meus ideais e principalmente a minha mãe, que carrega em seu nome a sabedoria e a liberdade dos pássaros, sempre fortalecendo minhas asas para voar, raízes para voltar e motivos para ficar.

E à Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, representada por todos os professores do departamento de Engenharia Civil e Ambiental, e em especial o meu orientador Marcelo de Mattos Bezerra, pelo suporte no desafio apresentado e pela disposição em ajudar.

Resumo

Deutsch, Luciana; Bezerra, Marcelo de Mattos (orientador). **Cidade genérica refletida na Zona Portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2022. 100p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A partir do conceito de “Cidade Genérica”, analisou-se as transformações ocorridas nas cidades com frentes de água (mar e rio), nas últimas décadas, demonstrando os efeitos ocasionados pela globalização que interferiram no desenho do tecido urbano, de modo a impactar na paisagem construída, evidenciando o processo de similaridade arquitetônica em grandes centros urbanos. Esta fragmentação de conceitos arquitetônicos e sua posterior pasteurização tem sido recorrente na implantação de grandes obras de requalificação, com o objetivo de iconizar a paisagem para alavancar a atividade turística. Essa competição por projeção em escala internacional, fomentada pela lógica do desenvolvimento capitalista, força a reprodução de intervenções e modelos considerados de sucesso, como o observado na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, mais precisamente na área de interferência do projeto de revitalização iniciado em 2009. Essa dissertação apresenta, por meio do cruzamento de informações obtidas junto a artigos e o aprofundamento do entendimento por meio de entrevistas semiestruturadas com arquitetos que possuem conhecimento sobre a matéria, quais elementos urbanísticos podem atuar como agentes mitigadores das características genéricas em centros urbanos contemporâneos.

Palavras-chave

Cidade genérica; Zona Portuária; Rio de Janeiro; revitalização urbana; paisagem.

Extended abstract

Deutsch, Luciana; Bezerra, Marcelo de Mattos (advisor). **Generic city reflected in the Port Zone of Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2022. 100p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The contemporary city is in constant transformation, being exposed to several modifications and losing her own characteristics of evolution. This process is directly associated with urban evolution, once in a world of increasing and globalized flow, in which time seems to seem to be accelerated, debating and reflecting on the different decompositions of urban space currently proves to be essential.

Based on the concept established by Rem Koolhaas (2014), first published in 1994, called “Generic City”, the transformations that have taken place in cities were analyzed, especially in recent decades, demonstrating the effects caused by globalization that has been interfering in the design of the urban tissue, in order to impact the built landscape, manifesting itself in cities through comprehensive spaces, very similar and in a way representative of the stereotyped life of each urban agglomeration.

It is understood that in this manifestation of the city, the buildings that best represent this essence are hotels and airports, since they have become comprehensive spaces, very similar and in a way representative of the stereotyped life of each urban agglomeration.

Koolhaas (2014), by exemplifying the manifestations of generic cities around the world, analyzes the urbanization of Southeast Asia, more precisely the city of Singapore, which in his words represents the true contemporary condition of the generic term, since its history was completely erased and its territory has become completely artificial.

These locations and their buildings are caused by the rapid development of urbanization that adapts and remodels the city according to the needs of humanity, which change from time to time. Just like Modernist Architecture, which marked cities in the first decades of the 20th century, with its rejection of traditional architectural

styles, the contemporary architect, allied to other interests, often treats spaces with no fixed parameters, erasing their memory and the ways of interacting with the city.

This fragmentation of architectural concepts and its subsequent pasteurization has been recurrent in the implementation of great requalification works, with the objective of iconizing the landscape to leverage tourist activity, being known as a new form of urban management, supported by marketing and planning. strategic in order to compete for projection on an international scale (Pacheco, 2020), fostered by the logic of capitalist development, which forces the reproduction of interventions and models considered successful, as will be seen in the reinvention of the seafront of several cities, inserting them in ambitious projects, with unlimited potential.

In the specific case of Rio de Janeiro, in the last decades, the City Hall has been elaborating intense debates and proposals for the reinsertion of the central area and mainly of her Portuary Zonegrande in the current urban context, being this the focal point of this study, based on in successful experiences based on several urban revitalization studies in other port areas, becoming a rich example of evidence of the conflict established between spatial urban modernization and preservation proposals in historic areas.

As in the Portuguese language, the generic term is used in architecture to define a non-specific typology that encompasses a multiplicity in itself. The process of re-signification of the Portuary Zone, as well as in other similar projects of urban restructuring, overvalued the construction of anchor projects, causing a discreet, but hard process of gentrification and residential emptying of the place, being observed the valorization of tourist use and comercial (Cardeman, 2022).

The term “generic”, established by Koolhaas (2014), does not correspond to the singularities existing in any urban landscape. This term suggests that the “ordinary”, the “abstract” and even the “universal” has been constantly used and points to the contemporary city, highlighting the correspondence between urban forms and the ways of life linked to them, which were disseminated around the world mainly since the 1990s.

In this manifestation of city, the buildings that best represent this essence are hotels and airports, as they are comprehensive spaces and representatives of a stereotyped life. The streets become only for cars and pedestrians build amusement parks and shopping centers that become places of escape from reality within the city itself.

The quick reproduction, in a globalized way, reveals one of its main characteristics, its disposable perennality, which can be replaced or altered at any time, insofar as there is no appreciation of time, validating the copy and banalization of architecture as in the the case of the BNDES buildings in Rio de Janeiro and the Seagram Building in New York.

In this way, debating and reflecting on the different decompositions of urban space proves to be essential in contemporary cities, also called spontaneous , presenting exponential growth in economic and social imbalances, and it is imperative to identify instruments to rethink urban planning in a way that meets the needs needs of the place and its inhabitants.

From the bibliographic research, based on three main sources, which are: publications that deal with the subject, books and the deepening understanding by semi-structured interviews with professionals qualified in the subject in question, the study on the application of the concept of city will be based. generic, noting that this competition for projection on an international scale, consequently forces the reproduction of interventions and models considered successful around the world.

The work is divided into 03 (three) main chapters, the first part (chapter 1) focused on the initial understanding of the subject with concepts and applications. From the established foundation, observing the emergence of a new form of urban management, spreading in a globalized way through large intervention and requalification projects, using as main discourse the recovery of old degraded areas of the city as a way of of global projection, impacting the built landscape of countless metropolises.

The second chapter will focus on the Carioca port area, which underwent a process of recovery after years of total oblivion, and today is highlighted worldwide. In this chapter it will be even more evident the importance of the place for the city, since it is endowed with innumerable qualities in the urban environment. The concept of generic city is also applied, noting that this competition for projection on an international scale, consequently forces the reproduction of interventions and models considered successful worldwide.

Five cases of reconversion of port areas were reviewed, such as Puerto Madero in Buenos Aires and Port Vell in Barcelona. stand out from the others in the same category, especially those designed by international architects, encouraging the

process of competition for architectural icons, as in the case of the “Museu do amanhã”.

In the third chapter, through semi-structured interviews based on the exploratory qualitative method of Explanation of the Underlying Discourse (MEDS) with professionals linked to the topic under analysis and residents of the region according to a study carried out by Silva and Fratucci (2016), in the article presented to Brazilian Journal of Tourism Research, who experience the challenges of living in the place on a daily basis.

Opinions and clarifying information were collected in order to help the place qualification as having generic characteristics and that contribute to the investigation of urban elements. In the midst of the questions, we aimed to understand the relationship between the port and the city and the functionality of the urban project proposed for this location, revisiting issues such as the process of architectural similarity in large urban centers and the impact of this contemporary restructuring on the built landscape, which ends up removing numerous morphological layers from the city.

Among the 05 professionals interviewed are: the architect and urban planner Marcia Queiroz Bastos who currently holds the position of Undersecretary of Urban Licensing at the Municipal Secretariat for Economic Development, Innovation and Simplification at the city hall of Rio de Janeiro; the architect and urban planner Rodrigo Azevedo, holder of the AAA office and recognized for his urban requalification works, such as the Nova Luz urbanistic concession (SP); the architect and urban planner Rogerio Goldfeld Cardeman, master in Design and Heritage by UFRJ and author of four books on urban transformations in the city of Rio de Janeiro; the architect and urban planner Aguinaldo Cesar Fratucci, doctor and master in geography from UFF and specialist in planning tourist destinations (UCB) and the architect and urban planner Sydnei Menezes, former president of CAURJ, specialist in Historic Route of Porto and Urban Geography and coordinator of metropolitan integration of the Municipal Department of Urbanism, Infrastructure and Housing of the City Hall of the City of Rio de Janeiro in the years 2017 / 2019.

It was also observed that in the area requalified from the project called “Porto Maravilha”, the most relevant issue related to urban activism and collaborative intervention practices should be supported by the capacity for local transformation through the adoption of new uses in spaces that were mischaracterized and emptied of

their social and cultural meaning as a result of a disorderly urban expansion process. Thus, reinventing a location in the city implies rebuilding its image, seeking to correct negative perceptions and minimizing, even for the time being, social problems that encompass old structural dilemmas.

In view of the whole theme addressed, the essential relations of urbanization are rescued, based on the flow of people in a place, emphasizing that the project for revitalization combined with urban requalification that has been implemented in the place, is focused on the sector tourist and corporate, discrediting the relevance of residential use in a place of great proportions such as the port region, which houses 03 neighborhoods.

The process of region maturation must be based fundamentally on the establishment of relationships between public spaces and urban elements, which can help in the construction of a landscape with its own and individual characteristics, based on three large groups: structure, identity and meaning. These include paths, limits, neighborhoods, nodal points and landmarks, determining that preexisting compositional relationships can and should coexist with new buildings, based on coordinated actions at different scales of action.

It becomes evident that the ongoing transition of this space implies the existence of residents in the place beyond business hours. The area already has an urban structure installed, facilitating an eventual residential occupation and its coexistence with the new corporate buildings installed allowing a healthy place image. The homogenization of constructive typologies, similar in all areas of the world, provokes the silent devaluation of the project, which gradually lost its strength before the visitors and residents of the city.

It is also understood that the actions of social practice in the cultural construction of the landscape must be guided by the methodology that results from the interaction of people with the place, and not from the imposition of a cultural model for that region. The production of active neighborhoods with quality public spaces and cities that meet the needs of their inhabitants becomes essential for the maintenance of residents in addition to attracting services and in the proximity between housing and employment, both situated on a human scale, less dependent on public transport and valuing walking (Bastos, 2022).

In addition to these sources, two articles related to the theme published by the urbanist architect and professor at the Fluminense Federal University Clarissa da Costa

Moreira were studied. It becomes evident, from the analysis of all the interviews with specialists in urbanism, that the ongoing transition of this space implies the existence of residents in the place, for full operation beyond business hours. The area already has an urban structure installed, which facilitates residential occupation and its coexistence with the new corporate buildings installed is healthy and productive for maintaining the image of the place.

Key words

Generic city; contemporary architecture; Port of Rio de Janeiro; revitalization; landscape.

Sumário

1	Introdução	16
1.1	Objetivo.....	19
1.2	Metodologia	19
1.3	Estrutura da Dissertação.....	21
2	Cidade genérica: conceitos e aplicações.....	22
2.1	Cidade Genérica	22
2.2	Características genéricas na análise de zonas portuárias no mundo.	30
2.2.1	Parque das Nações – Lisboa	34
2.2.2	Puerto Madero – Buenos Aires	40
2.2.3	Port Vell – Barcelona.....	43
2.2.4	Victoria & Alfred Waterfront – Cidade do Cabo.....	47
2.2.5	Kop van Zuid – Rotterdam.....	51
3	Zona Portuária do Rio de Janeiro	55
3.1	Ocupação histórica da área central do Rio de Janeiro	55
3.2	Projeto para Zona Portuária do Rio de Janeiro e a situação atual.....	63
3.3	A construção da imagem da Zona Portuária.	71
3.4	Cidade genérica refletida no Porto do Rio de Janeiro: diagnóstico.....	80
3.5	Opiniões e sugestões para o cenário atual.....	81
3.5.1	Projeto de reestruturação da zona portuária	83
3.5.2	Características do processo de reestruturação da paisagem do local .	85
3.5.3	Sugestões para o futuro	91
4	Conclusão	89
5	Referências Bibliográficas	94
	Apêndices	99

Lista de figuras

Figura 1. Homogeneidade das edificações de Singapura.	26
Figura 2. Edifício do BNDES, Rj e Edifício do Seagram Building, NY, respectivamente.....	26
Figura 3. Vista aérea de Belo Horizonte.....	27
Figura 4. Vista aérea de São Paulo.....	27
Figura 5. Janela para a zona portuária de Nova York do Século XIX – 1863 x 2018	31
Figura 6. Foto aérea da zona portuária de Lisboa	34
Figura 7. Zona portuária de Lisboa após o projeto de revitalização.....	36
Figura 8. Comparação entre os portos - obras do arquiteto Calatrava nos portos de Lisboa (estação de trem) e no Rio de Janeiro (Museu do Amanhã) respectivamente.....	37
Figura 9. Foto aérea da área do Puerto Madero	38
Figura 10. Vista do Puerto Madero após o projeto de revitalização.....	41
Figura 11. Comparação entre os portos – orla do porto de Buenos Aires e orla do porto do Rio de Janeiro, respectivamente	42
Figura 12. Foto aérea da área do porto de Barcelona	43
Figura 13. vista do Porto de Barcelona	45
Figura 14. Comparação entre os portos – instalações semelhantes: aquário do porto de Barcelona e aquário do porto do Rio de Janeiro, respectivamente.....	46
Figura 15. Foto aérea da área do porto da Cidade do Cabo	47
Figura 16. frente marítima do porto da Cidade do Cabo.....	49
Figura 17. Comparação entre os portos – instalações semelhantes: Roda gigante do porto da Cidade do Cabo e Roda gigante do porto do Rio de Janeiro, respectivamente	50
Figura 18. Foto aérea do porto de Kop van Zuid	51
Figura 19. vista da zona portuária de Kop van Zuid	53
Figura 20. Comparação entre os portos – instalações semelhantes: projetos do arquiteto Norman Foster no porto de Rotterdam e no porto do Rio de Janeiro, respectivamente	54

Figura 21. Porto do Rio de Janeiro por François Froger em 1695 – Coleção Geyer.....	57
Figura 22. O movimento das pequenas embarcações junto ao cais por William Smyth. 1832 – Coleção Geyer.....	58
Figura 23. Largo do Paço junto ao cais por William Smyth. 1832 – Coleção Geyer.....	59
Figura 24. Mapa da zona portuária do Rio de Janeiro em 1844.....	60
Figura 25. Mapa da zona portuária do Rio de Janeiro em 1944.....	61
Figura 26. Sobreposição entre mapas da zona portuária do Rio de Janeiro dos anos de 1844 e 1944.....	Erro! Indicador não definido.
Figura 27. Delimitação dos bairros da zona portuária.....	64
Figura 28. Como funcionam as CEPACs.....	66
Figura 29. A Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Operação Urbana Porto do Rio de Janeiro e suas delimitações.....	66
Figura 30. Delimitação das CEPACS – índices urbanísticos.....	67
Figura 31. Primeiras modificações na zona portuária junto a Avenida Barão de Tefé alcançando a Praça Mauá.....	68
Figura 32. Delimitação da área gerida pela CDURP (1) e da área inserida no programa Reviver Centro – II RA (2).....	70
Figura 33. Como tornar um lugar ser bem sucedido.....	74
Figura 34. Largo São Francisco da Prainha em 2015.....	76
Figura 34. Largo São Francisco da Prainha em 2021.....	76
Figura 36. Projeto pretendido para a nova paisagem do Porto do Rio	81

Lista de tabelas

Tabela 1. Síntese – características genéricas.....	30
Tabela 2. Síntese – Parque das Nações.....	37
Tabela 3. Síntese – Puerto Madero.....	42
Tabela 4. Síntese – Port Vell.....	46
Tabela 5. Síntese – Victoria & Alfred Waterfront.....	50
Tabela 6. Síntese – Kop Van Zuid.....	54
Tabela 7. Síntese – Porto Maravilha.....	69

Lista de siglas

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AEIU	Área de Especial Interesse Urbanístico
CAB	Coeficiente de Aproveitamento Básico
CAM	Coeficiente de Aproveitamento Máximo
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
LC	Lei Complementar
MEDS	Método Qualitativo Exploratório de Explicitação do Discurso Subjacente
ONU	Organização das Nações Unidas
SAGAS	Saúde, Gamboa e Santo Cristo
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

1

Introdução

A caracterização das cidades, é abordada na literatura a partir de diversas perspectivas, conforme Soares (2018) existem inúmeras definições acompanhadas de conceitos e realidades distintas, que podem ser defendidas a partir de princípios fundamentais como, por exemplo, a dimensão, a densidade e a heterogeneidade, constituídas de espaços e realidades diversas que se encontram integradas (Louis Wirth, 2001).

Cidades são uma aglomeração de gente, de capitais e de outras forças de produção num espaço limitado, mas também uma forma de povoamento, um lugar na paisagem dotado de características peculiares em termos de forma e de imagem (Salgueiro, 2005).

A preocupação com o espaço urbano, passou a se intensificar, principalmente na década de 70, quando líderes mundiais se reuniram no Canadá para discutir os rumos da urbanização em uma conferência realizada pelas Nações Unidas conhecida por Habitat, em meio a explosão do crescimento da população que passou a habitar as cidades (Bonela, 2016). De acordo com as estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU, 2019), 70% das pessoas se concentrarão em grandes centros urbanos até 2050.

Ao se refletir sobre a cidade contemporânea, pelo ponto de vista referente à paisagem, percebe-se que está se revelando por meio do tempo, sendo um produto social marcado pela ação do homem. A dinâmica da cidade, que se encontra em constante movimento, desperta a atenção acerca das práticas exercidas pela sociedade urbana, por meio de evidências e vestígios que marcam sua história e ficam registradas como lugares de memória (Leite, 2013).

A cidade apresenta vestígios de diversos passados, formados a partir de marcas da interpretação de um contexto de seu tempo, e as retrata com a memória nos monumentos históricos, nos edifícios, entre outros equipamentos da vida urbana (Leite, 2013):

O espaço urbano é uma das manifestações da vida social que compõe a cidade no seu incessante fluxo de fazer-se, desfazer-se e refazer-se. Dessa forma, é no espaço público da cidade que se alocam símbolos que representam de alguma forma a sociedade.

A convicção de que a cidade necessita da diversidade para existir, já passou por muitas críticas, principalmente pelo movimento modernista, que na escala do planejamento urbano, representado por arquitetos como Le Corbusier, desprezou a principal matéria da qual é feito o seu tecido como as calçadas, esquinas, lojas de rua e até mesmo a densidade humana, estruturando seu desenho a partir da segmentação de usos e funções (Sirkis, 2012), desconsiderando elementos essenciais para o estabelecimento da urbanidade, transformando as cidades e modificando a história e a integração tão necessária para a qualidade da vida humana.

O modelo modernista pautado em analogia ao sistema de produção industrial em massa da década de 50 (Vargas, 2016), resultou na construção de empreendimentos de grande escala, padronizados e uniformes, muitas vezes alienando comunidades urbanas, desapropriação e demolindo muitas construções históricas para obter a remodelação de alguns grandes centros urbanos, sendo essas, marcas das interpretações que a sociedade faz de si, no contexto de seu tempo (Leite, 2013), podendo ser evidenciada na história do Rio de Janeiro e de diversos centros urbanos, culminando no desaparecimento de centenas de construções representativas de uma época.

Em nome do chamado progresso, prédios de indiscutível valor arquitetônico são demolidos, dando lugar, em várias cidades do país, a imensos edifícios de concreto armado, onde o sentido humano de moradia e bem estar são relegados ao segundo plano (Reis, 2015).

Balducci e Fedeli (2008) debatem sobre o *paradoxo urbano* do que representa essencialmente a cidade contemporânea, uma vez que no acelerado processo de urbanização, metrópoles se encontram cada vez mais análogas, podendo encontrar traços similares por toda parte; estas localidades e suas edificações têm como provocação o rápido desenvolvimento da urbanização que adapta e remodela a urbe de acordo com as necessidades de seus habitantes, que se modificam de constantemente.

Assim como a Arquitetura Modernista, que marcou as cidades nas primeiras décadas do século XX, com sua rejeição aos estilos tradicionais de arquitetura, o arquiteto contemporâneo aliado a outros interesses, muitas vezes trata os espaços como uma verdadeira tabula rasa, apagando sua memória e as formas de interação com a cidade. Essas transformações ocorridas nas últimas décadas, disseminadas ao redor do mundo principalmente a partir da década de 1990 e evidenciadas pelo conceito estabelecido por Rem Koolhaas (2014), publicado pela primeira vez em 1994, demonstram que os efeitos da globalização influenciaram diretamente na paisagem construída da cidade.

Para Koolhaas (2014), *A cidade genérica* faz parte da constatação do fenômeno de globalização das cidades, sugerindo que sua grande originalidade é a de abandonar o que não funciona, o que sobreviveu ao seu uso, transformando-se da horizontalidade para a verticalidade, sendo o arranha-céu sua tipologia final. É considerada como uma recuperação do espírito moderno que era incompatível com as tradições, memórias e o passado.

Nessa manifestação de cidade os edifícios que melhor representam essa essência, são os hotéis e os aeroportos por se tratar de espaços abrangentes e representantes de uma vida estereotipada. As ruas passam a ser apenas para carros e para os pedestres constroem parques de diversão e centros comerciais que se tornam locais de escape da realidade dentro da própria cidade

Desta forma, debater e refletir sobre as diferentes decomposições do espaço urbano demonstra-se essencial, em cidades contemporâneas, também denominadas de espontâneas (Oliveira, 2014), apresentando crescimento exponencial dos desequilíbrios econômicos e sociais, sendo imperioso identificar instrumentos para repensar o planejamento urbano de forma que atenda às necessidades do lugar e de seus habitantes.

1.1

Objetivos

A reflexão deste estudo procura analisar as transformações ocorridas nas cidades com frentes de água (mar e rio), principalmente nas últimas décadas, indicando os efeitos ocasionados pela globalização que vem interferindo no desenho do tecido urbano, de modo a impactar na paisagem construída, baseado no conceito de *Cidade*

Genérica elaborado por Rem Koolhaas (2014) que evidencia o processo de similaridade arquitetônica em grandes centros urbanos.

O conceito examinado será aplicado na região da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, mais precisamente na área de interferência do projeto de revitalização iniciado em 2009, fazendo uma análise da cidade genérica que se encontra refletida no local, a partir da investigação dos elementos urbanísticos que possam atuar como agentes mitigadores das características genéricas relacionadas à valorização da história e da arquitetura local, avaliando as intervenções ocorridas que possuem enfoque voltado para grandes obras urbanísticas de caráter icônico e minimizando ações sociais.

1.2

Metodologia

A metodologia adotada para esta dissertação está baseada em duas fontes principais, publicações e livros que tratam sobre o tema, realizando o cruzamento de informações e o aprofundamento do entendimento por meio de entrevistas semiestruturadas com arquitetos e urbanistas que possuem conhecimento sobre a matéria. Além disso foram revisitados os artigos da Arquiteta e Urbanista Clarisse Moreira (2014) e artigo realizado por Silva e Fratucci (2016) que expõe o ponto de vista dos moradores da região sobre o processo de reconversão da zona portuária do Rio de Janeiro.

O estudo que se segue, evidencia o progresso do movimento de pasteurização da arquitetura, notabilizado a partir da década de 1990 pelo processo de expansão econômica, política e cultural a nível mundial, com enfoque na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Em seguida, foram realizadas análises de projetos de características semelhantes por meio da determinação de categorias ponderadas a partir das conclusões da etapa teórica.

A seleção das metrópoles estudadas, situadas em continentes com realidades totalmente diversas, evidenciam as similaridades na valorização e dinamização da frente marítima portuária. Os aspectos relacionados a análise qualitativa da zona portuária, foram aprofundados na forma de:

1 - Revisão bibliográfica em artigos, dissertações e teses sobre aspectos relacionados:

- Ao conceito de arquitetura genérica idealizado por Rem Koolhaas;
- Ao projeto, Porto Maravilha, proposto para o local

2 - Pesquisa documental sobre leis e decretos definidores do regramento urbanístico e ambiental desenvolvido pelo poder público para esse setor de interesse especial e sua execução por meio de uma operação urbana consorciada, respaldada pelo Estatuto da Cidade;

3 – Revisão da evolução histórica da Zona Portuária, levando em consideração sua ocupação e inserção urbana na cidade do Rio;

4- Entrevistas semiestruturadas, pautadas no Método Qualitativo Exploratório de Explicitação do Discurso Subjacente, por meio de software de comunicação *online* com profissionais de renome na área da arquitetura e urbanismo que pesquisam e atuam em pautas relacionadas a Zona Portuária e ao desenho da cidade. A base elaborada para a formulação do diálogo com os entrevistados poderá ser consultada no anexo I desta dissertação.

Cabe evidenciar que o compartilhamento de dados, opiniões e sugestões foram autorizados por todos os entrevistados, contribuindo com a pesquisa para a classificação da zona portuária do Rio de Janeiro como um local possuir de características genéricas. Entre os principais tópicos abordados estão:

- Dificuldades de cumprimento das metas estabelecidas pelo projeto inicial, proposto em 2009.
- Pontos positivos atribuídos ao projeto e itens a serem modificados
- Direcionamento da utilização do Porto: uso residencial, comercial/corporativo ou misto
- Principais marcos da região
- Elementos e edificações estabelecidos no projeto que não se inserem no contexto local

1.3

Estrutura da Dissertação

Essa dissertação encontra-se dividida em 03 (três) capítulos principais, sendo o primeiro capítulo voltado para a compreensão inicial do tema com conceituação e aplicação da noção de *Cidade Genérica* elaborado por Rem Koolhaas. A partir da fundamentação estabelecida, observa-se o surgimento de uma nova forma de gestão urbana, difundindo-se de forma globalizada por meio de grandes projetos de intervenção e de requalificação, utilizando como discurso principal a recuperação de antigas áreas degradadas da cidade como forma de projeção global, impactando na paisagem construída de inúmeras metrópoles.

O segundo capítulo tem enfoque na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, que passou por um processo de recuperação após anos de total esquecimento, e hoje encontra-se em destaque a nível mundial. Neste capítulo ficará ainda mais evidente a importância do local para a cidade, uma vez que é dotado de inúmeras qualidades no ambiente urbano. Aplica-se ainda o conceito de *cidade genérica*, observando que essa competição por projeção em escala internacional, conseqüentemente força a reprodução de intervenções e modelos considerados de sucesso mundo a fora.

Foram analisados 05 (cinco) casos de reconversão de áreas portuárias, onde é possível observar a ocorrência de empreendimentos imobiliários similares nas orlas, parques de diversão, aquários e museus de proporções monumentais, que se destacam dos demais da mesma categoria, em especial os projetados por arquitetos internacionais, fomentando o processo de competição por ícones arquitetônicos como no caso do Museu do Amanhã.

No terceiro capítulo, por meio de entrevistas semiestruturadas com profissionais que possuem de alguma forma, relação com a região em questão e moradores que vivenciam os desafios de se viver no local no dia a dia, foram coletadas opiniões e informações esclarecedoras que auxiliam na qualificação do lugar como possuidor de características genéricas e contribuem para a investigações dos elementos urbanísticos que podem colaborar como agentes mitigadores destes aspectos.

2

Cidade genérica: conceitos e aplicações

A grande originalidade da Cidade Genérica é simplesmente a de abandonar o que não funciona - o que sobreviveu ao seu uso - para romper a capa de asfalto do idealismo e aceitar qualquer coisa que cresça em seu lugar. (Koolhaas, 2014).

Este capítulo aborda a temática referente à pasteurização dos grandes centros urbanos e a necessidade de olhar para as cidades contemporâneas de forma crítica, evidenciando os problemas atuais referentes às urbes nas quais vivemos, uma vez que a não participação dos cidadãos no processo de decisões relacionadas as políticas públicas, cultura e modo de viver pode apagar as possibilidades de apreensão sobre processos históricos e de memória do lugar (Chou e Andrade 2006).

A partir da noção de *Cidade Genérica*, entende-se que o modo de vida contemporâneo, baseado na velocidade e marcado pela perda de vínculos sociais e afetivos, faz com que o habitante de grandes cidades, busque no passado referenciais de valores, de permanência e segurança (Araújo, 2008).

2.1

Cidade Genérica

Cada cidadão possui uma ideia própria de cidade e, em particular, da que vive. Este espaço é constituído por um conjunto de imagens formadas a partir de paisagens construídas e por lugares de memória, sendo uma concepção estabelecida pelo tempo (Glaeser, 2016).

Contudo observa-se que a cidade contemporânea, encontra-se em constante transformação, sendo modificada constantemente e perdendo características próprias de sua evolução como a pequena mercearia do bairro que deu lugar a mais uma farmácia, a antiga escola que virou um novo edifício residencial ou até mesmo os vazios urbanos que agora encontram-se totalmente preenchidos, vazios estes que são cada dia mais preciosos e escassos em cidades massificadas.

Fisicamente, habitamos um espaço, mas, sentimentalmente, somos habitados por uma memória. Memória que é a de um espaço e de um tempo, memória no interior da qual vivemos (Saramago, 2008).

Este processo de sucessivas modificações está associado diretamente a evolução urbana, sendo fruto da metodologia de criação e concepção projetual, uma vez que o formato da cidade não está totalmente vinculado à forma de um tempo (Rossi, 1998). O grande destaque do passado na vida contemporânea das cidades está relacionado as suas vivências e ao imaginário de quem compõe as múltiplas estruturas das experiências urbanas. As diferentes formas pelas quais as cidades descartam ou relembram seu passado, definem sua orientação e características morfológicas na atualidade (Jaguaribe, 2011).

No próprio decorrer da vida de um homem, a cidade muda de fisionomia em volta dele, as referências não são as mesmas. [...]. Vemos como incrivelmente velhas as casas da nossa infância; e a cidade que muda apaga com frequência nossas recordações (Rossi, 1998).

Ressalta-se que essas modificações não estão restritas apenas aos dias atuais em cidades contemporâneas, podem ser também observadas em outras épocas da formação da cidade. Essas transformações, que trafegam entre o passado, presente e o futuro remontam novamente a um grande canteiro de obras a céu aberto, com intervenções urbanas impostas pela realidade de cada período (Turazzi, 2016). Certas interferências, consideradas incoerentes para a realidade vivida na cidade, até mesmo genéricas, não atendendo a real necessidade do lugar.

Em um mundo de fluxo crescente, globalizado, em que o tempo parece acelerado, as práticas da memória se fazem mais necessárias, retomando a ancoragem espacial e temporal estando diretamente associada a narrativa identitária de cada lugar (Huyssen, 2000).

A relevância do passado na vida contemporânea das cidades revela o teor, as vivências e os imaginários que compõem as múltiplas tessituras das experiências urbanas. As diversas maneiras pelas quais as cidades interpretam, vivenciam, descartam ou relembram seus passados assinalam escolhas e formas de significação das experiências da modernidade tardia (Jaguaribe, 2011).

A temática referente às cidades genéricas, também denominadas de espontâneas (Oliveira, 2014) ou difusas (Boeri, 2011), se manifesta de acordo com a necessidade de olhar para as cidades contemporâneas de forma crítica, evidenciando os problemas atuais referentes às urbes, ao passo que se encontram em constante desenvolvimento. Na literatura outros grandes nomes da arquitetura como Jane Jacobs, Robert Venturi e Aldo Rossi, já se posicionavam com críticas aos espaços urbanos não planejados (Glaeser, 2016) ou com intervenções desconexas com sua realidade, que cada vez mais surgem nas mais variadas cidades do mundo.

Essa nomenclatura, Cidade Genérica, foi elaborada pelo arquiteto holandês Rem Koolhaas, publicada pela primeira vez em 1994 no ensaio *A cidade genérica*, sendo resultado da constatação do fenômeno de globalização das cidades, no qual é possível notar que muitos lugares ao redor do globo estão ficando semelhantes, principalmente quando este assunto se refere às metrópoles. Características próprias de cada cidade, que representam a sua história de urbanização estão se perdendo para uma arquitetura pasteurizada repleta de vícios que interferem no desenho do tecido urbano preexistente.

A personalidade do lugar se apoia num amplo conjunto de identidades – história; costumes; arquitetura; urbanismo com suas ruas, barrancos e bocas malditas; detalhes e adornos... (Yázigi, 2001).

Koolhaas (2014), ao exemplificar as manifestações de cidades genéricas mundo a fora, analisa a urbanização do Sudeste Asiático, mais precisamente a cidade de Singapura, que em suas palavras representa a verdadeira condição contemporânea do termo genérico, uma vez que, sua história foi totalmente apagada e seu território tornou-se completamente artificial. Ainda para o autor, Singapura demonstrada na figura 1, como cidade não representa mais do que um conjunto de construções não conectadas, formando um novo conceito de condição urbana apenas por sua proximidade. Para Sanchez e Moura (1999), essa estratégia de difusão em escala global transforma a imagem da cidade em um produto de consumo internacional, não valorizando a importância da diversidade cultural local.



Figura 1. Homogeneidade das edificações de Singapura.

Fonte: Instituto Ludwig Von Mises Brasil 2015

A cidade genérica é formada por um lugar de emoções fracas e sensações distendidas, mostrando-se misteriosa uma vez que a cada passo torna-se ainda mais complexo entender sua identidade (Koolhaas, 2014). Entende-se que nessa manifestação de cidade, os edifícios que melhor representam essa essência, são os hotéis e os aeroportos (Koolhaas, 2014), uma vez que se tornaram espaços abrangentes, muito semelhantes e de certa forma representantes da vida estereotipada de cada aglomeração urbana (Ribeiro, 2010).

Sua rápida reprodução, de forma globalizada, revela uma de suas principais características observadas, sua perenidade descartável, que pode ser substituída ou alterada a qualquer momento, na medida em que não há a valorização do tempo (Ribeiro, 2010) sendo validada a cópia e a banalização da arquitetura como no caso dos edifícios do BNDES no Rio de Janeiro e do Seagram Building em Nova York apresentados na figura 2.



Figura 2. Edifício do BNDES, RJ e Edifício do Seagram Building, NY, respectivamente.

Fonte: Empresa Brasil de Comunicação e <https://flic.kr/p/i9Lx5u>, 2013, acesso em jun.2022 - adaptado pela autora

O termo “genérico”, estabelecido por Koolhaas (2014), não corresponde as singularidades existentes em qualquer paisagem urbana. Esse termo sugere que o “comum”, o “abstrato” e até mesmo o “universal”, vem sendo constantemente utilizado e aponta para a cidade contemporânea, evidenciando a correspondência entre formas urbanas e os modos de vida a elas vinculados, que foram disseminados ao redor do mundo principalmente a partir da década de 1990.

Segundo Moreira (2004), a cidade genérica é contrária a todas as elaborações a respeito da importância do lugar e da construção da identidade, sendo considerada como uma recuperação do espírito moderno que era incompatível com as tradições, memórias e o passado. As ruas passam a ser apenas para carros e para os pedestres constroem parques de diversão e centros comerciais que se tornam locais de escape da realidade dentro da própria cidade, uma vez que possuem as condições climáticas ideais, sensação de segurança e revelam imagens atraentes para o consumidor (Koolhaas, 2014).

A Cidade Genérica, representa a decadência do termo planejamento, quando este se refere a urbe, uma vez que elas se tornam projetos repletos de imprevisibilidade que se autorreproduzem sem a preocupação com uma singularidade que lhe seria própria (Jeudy, 2005). Está independente da potência e vivacidade da identidade, sendo apenas um reflexo da necessidade do presente, podendo produzir uma nova personalidade a cada manhã de segunda-feira.

Existe horizontalidade na Cidade Genérica, mas ela está de saída. Esta horizontalidade consiste tanto de uma história que ainda não está bem apagada, quanto de enclaves ‘tudorianos’ que se multiplicam ao redor do mundo como emblemas recém-cunhados de preservação. (Koolhaas, 2014)

Pode-se comparar imagens de cidades distintas, até mesmo em países diferentes, e as mesmas irão apresentar inúmeras semelhanças, sendo cada vez mais difícil identificar uma cidade apenas observando um retrato de um trecho genérico da mesma (Galindo, 2018). Essa reflexão pode ser confirmada nas figuras 3 e 4, que retratam a área central de duas cidades, que visualmente apresentam diversos traços de similaridade.

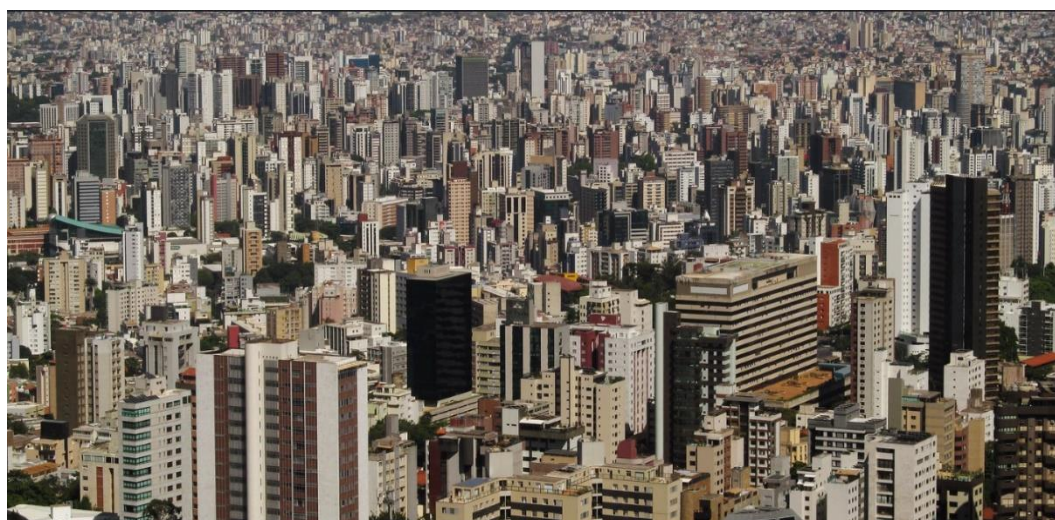


Figura 3. Vista aérea de Belo Horizonte

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/arturorigami/15817048374/>, acesso em jun.2022



Figura 4. Vista aérea de São Paulo

Fonte: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/07/18/opinion/1563470292_970938.html, acessado em jun. 2022

Para Moreira (2004), esse fenômeno se denomina “*esquizofrenia urbana*”, uma vez que as decisões políticas que influenciam diretamente na prática urbanística e em seu desenho, se manifestam em sua maioria nos constantes investimentos em expansão e dispersão da malha urbana, sem preservar de forma adequada a cidade existente. Transformando a concepção de conservação apenas ao sentido restrito a manutenção da aparência de edifícios, não considerando a sua perpetuação, tradição e costumes preservando a cultura urbana de cada lugar.

A materialidade – calçadas, edifícios, quintais, jardins, praças, viadutos, terrenos livres, rios – e os modos de viver num lugar, associados produzem uma urbanidade: uma qualidade do urbano ligada a uma experiência de vida. (Moreira, 2004)

Conforme Yázigi (2003), o urbanismo é uma das ferramentas fundamentais responsáveis pela produção das imagens da cidade, devendo sempre estar relacionada a cultura e características de uma localidade. Percebe-se que atualmente grande parte das intervenções no espaço urbano produzem e reproduzem cenários padronizados,

principalmente em antigos núcleos urbanos, como o Porto do Rio de Janeiro, criando novas narrativas para a cidade contemporânea, que ganha âmbito internacional.

O que se faz em matéria de arquitetura hoje em dia pode ser muito bom, mas na maior parte das vezes não há identificação com o lugar, já que praticamente tudo é permitido pelas prefeituras (Yáziği, 2003).

A imagem da cidade, que representa sua essência, é reconstituída a cada nova intervenção no espaço urbano, modificando sua paisagem construída. Para Kirvaitiene & Daunora (2004) modificar a aparência de uma cidade é mais simples e rápido do que planejar o desenvolvimento da mesma, sua destinação pode ser transformada em um ano, enquanto seu amadurecimento levaria algumas décadas.

Conhecer o mobiliário urbano, a arte pública e a imaginária torna-se fundamental para o estudo da memória e da cultura urbana na contemporaneidade (Filho, 2004).

Segundo Chou e Andrade (2006) muitas cidades tem produzido imagens mais atrativas, implementando intervenções seguidas de reproduções de modelos e tipologias consideradas bem sucedidas, modelos estes que são constantemente duplicados sem crivo crítico sobre as dinâmicas socioespaciais intrínsecas a construção do espaço de cada cidade. Intervenções urbanísticas no espaço da cidade devem estar associadas à sua identidade, sendo caracterizadas por sua cultura e tradições. Portanto, busca-se a personalidade de cada lugar como fonte de subsidio para o planejamento e desenho das estratégias das cidades.

Os danos causados às cidades não se limitam apenas à sua paisagem construída, demonstram também a emergência dos problemas relacionados ao rápido crescimento da população, seu adensamento e distribuição urbana.

Para Jarauta (2013), construir e viver em uma cidade genérica, significa conviver com a representação e expressão de novas tensões sociais, culturais e políticas, desfavorecendo a cidade histórica carregada de simbolismos e dando espaço a um lugar neutro, produzindo um novo olhar sobre a cidade repleto de ausências forçadas pela distância do lugar de origem. A tabela 1, demonstra os principais conceitos e aspectos sobre as características da cidade genérica, destacadas por Koolhaas(2014).

Quadro Síntese - características genéricas destacadas por Koolhaas (2014)	
CONCEITOS - ASPECTOS PRINCIPAIS	
ESPAÇO E TEMPO	<ul style="list-style-type: none"> * Formadas por espaços abrangentes, que se autorreproduzem * São marcadas pela ausência da identidade * Abandonam o que não funciona - perenidade descartável * São 'Superficiais' como um estúdio hollywoodiano
ARQUITETURA	<ul style="list-style-type: none"> * Edifícios que melhor representam sua essência: hotéis e aeroportos * Estão no caminho da horizontalidade para a verticalidade * Repleta de construções não conectadas de rápida reprodução * Edifícios estereotipados com painéis de vidro e com alta densidade
CIDADES QUE MELHOR REPRESENTAM	<ul style="list-style-type: none"> * Hollywood - produz constantemente novas identidades e novos cenários atendendo sempre as novas demandas. * Singapura - história foi totalmente apagada e seu território tornou-se completamente artificial.

Tabela 1. Síntese – características genéricas

Fonte: elaborado pela autora

2.2

Características genéricas na análise de zonas portuárias no mundo.

A partir da década de 1980, é possível observar o surgimento de uma nova forma de gestão urbana, difundindo-se de forma globalizada e apoiando-se no marketing e planejamento estratégico para a atração de pessoas, principalmente turistas (Pacheco, 2020), por meio de grandes projetos de intervenção realizados em parcerias público-privadas, sendo denominado por Vainer (2011) como a competitividade urbana. Nesse período se consolidam os eventos de grande porte, que transformam metaforicamente a imagem da cidade em nome de uma renovação urbana.

Sabe-se que estes projetos de requalificação, referentes a operações para reconversão de territórios, utilizam como discurso principal a recuperação de antigas áreas degradadas da cidade como forma de projeção global, por serem comumente locais carregados de identidade e ricos em imóveis de excepcional valor, transformando-as em atrativos, dotados de inúmeras qualidades no ambiente urbano (Pacheco, 2020).

Esse fenômeno de renovação pode ser facilmente observado em áreas centrais e portuárias, como exemplifica Krinsky (2011), em sua análise sobre o Porto de

Manhattan em Nova York, constatando que a importância da zona portuária para o tecido da cidade vai muito além de seu patrimônio material, podendo ser percebida no padrão das ruas, no zoneamento do uso do solo e até mesmo na espacialização das construções, que configuram atualmente uma série de espaços residuais e estruturas subutilizadas que emergem em locais antigamente vitais da cidade. A figura 5, demonstra por meio de comparação, a situação da zona portuária de Nova York em 1863 e a sua configuração no ano de 2018, observando que a malha urbana permanece muito semelhante com exceção da execução de pequenos aterros.

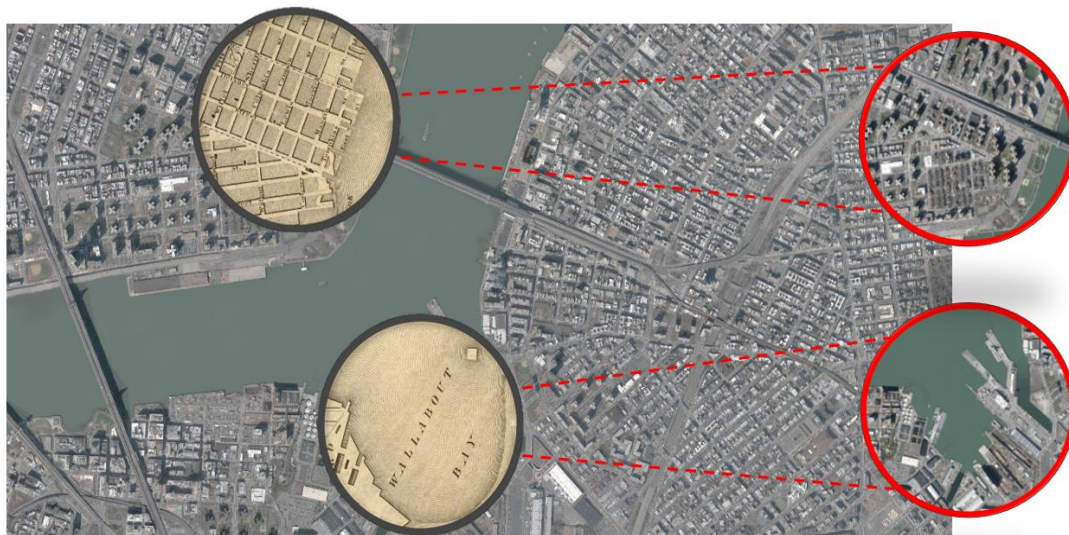


Figura 5. Janela para a zona portuária de Nova York do Século XIX – 1863 x 2018

Fonte: <https://arcg.is/0X9Hb8>, acessado em jun.2022, adaptado pela autora

Através de grandes reformas urbanas se estabelecem valores e representações que estimulam determinadas formas de vida urbana ... noções de “civilização”, “progresso” e “modernidade” são disseminadas, práticas culturais específicas e uma ideia de “ordem pública” é legitimada (Pio, 2013).

Harvey (1996) observa que essa competição por projeção em escala internacional, fomentada pela lógica do desenvolvimento capitalista, força a reprodução de intervenções e modelos considerados de sucesso, no caso das regiões portuárias podem-se citar empreendimentos imobiliários similares nas orlas, parques de diversão, aquários e museus de proporções monumentais, que se destacam dos demais da mesma categoria, em especial os projetados por arquitetos internacionais, fomentando o processo de competição por ícones arquitetônicos como no caso do

Museu do Amanhã (Pacheco, 2020). Esse processo de adaptação das zonas portuárias as novas demandas econômicas, podem ser observadas em inúmeros portos revitalizados, os quais inspiraram o projeto para a transformação da frente marítima do Rio de Janeiro.

cidades portuárias se constituem como pontos de observação privilegiados da globalização; são também lugares onde, nas suas formas mais concretas, “se articulam, ou até se afrontam, as lógicas do local e do global (Pereira, 2013).

Mesmo apresentando certas diferenças entre si, observa-se nos projetos de reabilitação de áreas obsoletas, alguns padrões de intervenção, especialmente no que diz respeito à recuperação dos espaços públicos, com intuito de modernizar ou reinventar a imagem das cidades. Entre as ações mais comuns, destacam-se a instalação de museus monumentais, e o incentivo a eventos como conferências, festivais e mostras culturais (Pio 2013).

Sabe-se que o fluxo de serviços que predominava nas regiões portuárias e bairros arredores, favoreceu a decadência e abandono, influenciando diretamente nos setores de turismo, lazer e negócios. Assim como o Rio de Janeiro, outras cidades como Lisboa, Cidade do Cabo, Buenos Aires, Roterdã viram a necessidade de se modificar (Góes, 2010). Nesse cenário, a grande maioria, utilizou essa justificativa para sediarem grandes eventos de escala global, servindo como molas propulsoras da economia local (Freitas e Santos, 2019).

De forma geral, reinventam-se assim os portos de diversas cidades, inserindo-os em projetos ambiciosos, com potencialidade ilimitada, passando de um espaço totalmente voltado para os serviços em um local de consumo (Freitas e Santos, 2019). Parkerson e Saunders (2005), entendem esse fenômeno como uma forma de diversificação da economia, atraindo novos investimentos e turismo como um dos componentes essenciais para o planejamento estratégico de *marketing* das cidades.

Este trabalho de reestruturação, realizado nessas localidades por promotores de megaeventos ou até mesmo por idealizadores de projetos de renovação em áreas portuárias por meio da inserção de grandes equipamentos culturais, denominado por Sánchez (2010) como *City Marketing*, vem carregado de competitividade, sendo baseado principalmente na midiaticização promovendo o engajamento da população com o projeto a ser estabelecido (Sánchez, 2010).

Desse modo, reinventar uma localidade da cidade implica na reconstrução da sua imagem, na busca da correção de percepções negativas e na minimização, mesmo que por hora, de problemas sociais que abrangem antigos dilemas estruturais. Esses esforços de reinvenção da imagem da cidade recaem em paisagens estereotipadas, que de certa forma recortam territórios da cidade de modo seletivo (Sánchez,2010).

A seguir serão analisados alguns casos de revitalização em áreas portuárias ocorridos nos últimos 20 anos, que influenciaram diretamente no rumo e execução do projeto estabelecido para o porto carioca, e outros portos de influência global. A seleção das metrópoles estudadas, situadas em continentes com realidades totalmente diversas, evidenciam as similaridades na valorização e dinamização da frente marítima portuária.

A partir de todo o entendimento acerca do tema, reforça-se a identificação de grandes semelhanças nas orientações das políticas urbanas da virada do século, principalmente as que promovem ações combinadas para a renovação urbana. Essa produção de imagens similares tem um papel cada vez mais relevante na formulação de estratégias para a internacionalização da cidade, produzindo a universalização dos processos de produção e reprodução dos espaços (Sánchez,2010).

Dessa forma, foram analisados projetos de reconversão de zonas portuárias que passaram pela implementação de uma mega evento para a sua revitalização e o projeto da zona portuária do Rio de Janeiro, utilizando parâmetros para elaboração de diagnósticos, partindo de aspectos históricos culturais até a implantação do projeto incluindo as avaliações realizadas após a reconstrução e projetos futuros. Entre as imagens selecionadas para ilustrar cada zona portuária, foram priorizados os pontos de semelhança em comum entre cada projeto, como os equipamentos culturais e até mesmo a generalização de certos padrões observados nesses locais, como a presença das obras do mesmo arquiteto em praticamente todos os casos estudados.

Para a melhor comparação foi elaborada uma matriz comparativa para trabalhar com as semelhanças entre os projetos urbanos de Zonas Portuárias revitalizadas, sendo necessário criar uma estrutura comum a todos os casos para permitir comparações. A partir de uma estrutura de categorias, foram estabelecidos recortes como: patrimônio remanescente, arquitetos star system, forma de financiamento, elementos de destaque (âncora), motivação e ano de início do projeto.

2.2.1

Parque das Nações – Lisboa

O Porto de Lisboa, que se apresenta morfologicamente como um porto de estuário como demonstrado na figura 6, assume-se como um elemento privilegiado no abastecimento da capital e da maior concentração populacional do país, constituída pela área metropolitana de Lisboa (Sousa e Fernandes, 2012). Assim como outras cidades portuárias, foi afetada pelas transformações de alcance global que tem alterado de forma decisiva os espaços urbanos (Pereira,2013), principalmente quando essas modificações no tecido da cidade estão associadas à sua frente marítima.



Figura 6. Foto aérea da zona portuária de Lisboa

Fonte: [https:// www.google.com/maps](https://www.google.com/maps) - adaptado pela autora

Com o decorrer do processo de urbanização, o ponto nodal de integração com a cidade, o porto, passou a ser reconhecido como um elemento totalmente fragmentado em relação as novas funções e estrutura urbana, tornando-se um marco na cadência de diversas transformações no espaço e tempo (Sousa, 2003). A obsolescência e total abandono face as novas funções portuárias culminaram na redução de sua atividade comercial e conseqüentemente a degradação urbanística e ambiental daqueles espaços (Sousa e Fernandes, 2012).

A década de 1990, converteu-se em um marco para o início dessas operações de revitalização urbana em Lisboa e outras cidades portuárias de Portugal (Sousa e Fernandes, 2012). A crescente pressão política e social, por parte da população e de

entidades privadas, aliada a oportunidades como eventos de porte internacional, ligados à cultura, tornaram-se legitimadores para a implantação de projetos de reconversão do porto de Lisboa em Portugal, que foram subdivididos e realizados em partes. (Pereira,2013).

Em setembro 1998, a Exposição Internacional de Lisboa, EXPO'98, que teve como propósito a comemoração dos 500 anos dos Descobrimentos Portugueses, com o tema relativo aos oceanos, permitiu o encontro de povos e culturas diversas em Lisboa, possibilitando diante de sua conjuntura a oportunidade de reconversão urbanística e ambiental da sua faixa ribeirinha oriental, uma zona importante dos municípios de Lisboa e Loures (Pereira, 2013). O evento, deflagrou a possibilidade de realizar ações de requalificação de uma vasta área degradada e impregnada de lixo industrial e materiais obsoletos, o projeto alcançou méritos relevantes para a cidade, contudo a operação teve suas limitações uma vez que não se configurou como um local tão permeável para a população (Figueira, 2012).

O projeto almejava o estabelecimento de uma nova centralidade urbana por meio da requalificação de uma parte da cidade ocupada por infraestruturas portuárias e indústrias (Pereira, 2013), por meio de estudos de desenvolvimento de protótipos espaciais interpretativos dos sistemas portuários e de teorias sobre o futuro desses modelos elaborados na relação do porto com o restante da cidade (Sousa e Fernandes, 2012), traduzidas em estratégias e abordagens baseadas em uma compreensão inicialmente genérica de processos complexos do urbanismo como a natureza espacial, temporal, funcional e econômica (Sousa, 2003).

À semelhança de outros portos como Génova, Marselha e Barcelona, a zona portuária de Lisboa teve sua dinâmica evolutiva pautada na função industrial (Sousa e Fernandes, 2012) e as simplificações propostas no projeto para sua revitalização, não abarcaram todas as suas especificidades. De forma geral, as operações urbanísticas se traduziram em melhorias, principalmente no tocante a abertura da frente marítima para a população, na reabilitação de antigos edifícios e na criação de espaços para uso recreativo, sendo a torre da refinaria da Petrogal a única estrutura conservada no projeto (Sousa, 2003).

Os impactos da EXPO'98, ultrapassaram a escala urbana de Lisboa, apresentando repercussões a nível internacional, conduzindo a modificação da infraestrutura obsoleta e auxiliando na qualificação de Lisboa a nível competitivo com outras cidades (Pereira,2013). Contudo, observa-se que grande parte do público que

frequenta o local é de turistas ou de usuários e visitantes de grandes eventos (Sousa, 2003).

Para Pereira (2013) o Parque das Nações, denominação dada aos 340 hectares onde foi implantado o projeto, provocou a gentrificação da região, valorizando o estabelecimento das classes média e alta além de empresas, comércio e serviços voltados principalmente para o setor turístico. Ressalta-se que o projeto valorizou os espaços públicos e as áreas verdes. Os edifícios e instalações artísticas projetados para a Exposição, após seu término, foram reutilizados e hoje funcionam como museus, centros culturais e até mesmo edifícios residenciais (Sousa e Fernandes, 2012).



Figura 7. Vista da zona portuária de Lisboa após o projeto de revitalização

Fonte: Paulo Juntas - NOVA FCSH 2018,

O projeto conta com uma estação de metrô projetada pelo arquiteto internacionalmente conhecido Santiago Calatrava, que se interliga a um shopping center, um pavilhão cultural projetado por Alvaro Siza sendo posse da Universidade de Lisboa, o Oceanário de Lisboa e uma orla com largas avenidas (Pereira, 2013).

Na comparação entre o Parque das Nações e o projeto Porto maravilha, verifica-se a semelhança na instalação de uma obra do arquiteto Santiago Calatrava, apresentada na figura 8, sendo consideradas como ícones arquitetônicos, ambas refletindo em sua arquitetura um partido complexo retratando aspectos tecnológicos e

semelhança com elementos da natureza, diferenciando-se demasiadamente da localidade na qual se inserem.



Figura 8. Comparação entre os portos - obras do arquiteto Calatrava nos portos de Lisboa (estação de trem) e no Rio de Janeiro (Museu do Amanhã) respectivamente

Fonte: acervo fotográfico da autora

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO Parque das Nações	2 - LOCALIZAÇÃO Lisboa - Portugal
3 - ANO/DATA Projeto iniciado em 1998	4 - MOTIVAÇÃO Sedar a EXPO98 - comemoração dos 500 anos dos Descobrimentos Portugueses
5 - ÁREA 340 hectares	6 - FINANCIAMENTO Público e privado
7 - PREEXISTÊNCIAS Edifícios de caráter industrial	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL Estação de metrô projetada por Calatrava Pavilhão projetado por Alvaro Siza
9 - ELEMENTOS ÂNCORA Aquário, Shopping Center Universidade, Orla para passeio	10 - VARIAÇÃO DE USOS Residencial / comercial / atividades para a atração de turísticas

Tabela 2. Síntese – Parque das Nações

Fonte: elaborado pela autora

2.2.2

Puerto Madero – Buenos Aires

O porto situado no extremo leste de Buenos Aires na Argentina representado pela figura 9, primeira cidade estabelecida no estuário do Plata, caracteriza-se pelo vínculo com o centro comercial e sua proximidade com o núcleo urbano, contudo é marcado pelo grande fluxo de veículos que atravessa a metrópole em sua margem oeste (Giacomet, 2008).



Figura 9. Foto aérea da área do Puerto Madero

Fonte: <https://www.google.com/maps> - adaptado pela autora

Em meados do século XIX, o porto, vivenciava total influência comercial da Europa, necessitando de revisão estrutural para equiparar-se com as novas tecnologias encontradas em outras influentes zonas portuárias da época (Vieira e Castrogiovanni, 2010). Para sua revitalização, o empresário Eduardo Madero, encomendou um projeto com os engenheiros britânicos Hawkshaw, Son e Hayter, que o executaram em etapas, durante os anos de 1889 a 1897 (Levy, 2014).

Assim como outros portos, duas décadas depois, foi afetado pela revolução dos transportes marítimos, tornando-se incapaz de absorver o comércio que por ali

costumava passar (Levy, 2014). Encontrava-se situado na fronteira entre o Rio da Prata e as áreas históricas da cidade, esta frente marítima viu seu processo de obsolescência se iniciar rapidamente (Rego, 2010).

A partir da década de 1920, parte da zona portuária passou a ser utilizada como espaço livre e de lazer pela população de baixa renda, torando-se parte integrante da orla e da cidade, contudo a fruição da paisagem foi interrompida pela enorme quantidade de poluentes na água (Levy, 2014). Era reconhecido como uma fatalidade na paisagem da cidade para o ex-secretário de Planejamento Urbano da prefeitura da capital argentina Alfredo Garay (Rego, 2010), uma vez que a cidade estava com crescimento voltado no sentido contrário ao rio da Prata, tornando-se cada vez mais distante o contato da população com o centro histórico (Giacomet, 2008).

A década de 1970 foi marcada pelo planejamento e elaboração de políticas que visassem a preservação do patrimônio histórico das áreas centrais da cidade incluindo o porto, contudo devido à dificuldade financeira do setor público, a recuperação da região voltou-se para o interesse privado (Levy, 2014). Conforme Giacomet (2008) em 1980, novas correntes culturais disseminaram-se de forma globalizada, incentivando a revalorização e recuperação de áreas históricas, como a dos portos; transformando o Puerto Madeiro em um excelente candidato para reconversão urbana. Na América Latina, inspirado pelo modelo de revitalização do porto de Barcelona, foi o primeiro a exporta-lo, servindo de base teórica para portos brasileiros como o de Belém do Pará no ano 2000 (Vieira e Castrogiovanni, 2010).

Em 1989, foi firmado um convênio de cooperação entre a cidade de Buenos Aires e a prefeitura de Barcelona, garantindo auxílio no projeto para requalificação portuária. O Plano considerava a recuperação de áreas verdes e a transformação e reinserção, de antigos bens de grande valor arquitetônico, no novo contexto da região que já possuía outros valores urbanísticos. Por se tratar de um período de instabilidade econômica, o projeto foi definido para possuir dinâmica execução, sendo possível realiza-lo em partes.

Após forte pressão da sociedade foram realizados diversos concursos para a inserção de projetos de arquitetos argentinos ao plano central de desenvolvimento da área. O projeto de reconversão portuária foi pioneiro na América Latina e consumiu ao menos 20 anos de trabalho para a sua execução (Rego, 2010). Sabe-se que existem inúmeras críticas ao projeto, principalmente pela ausência de transporte públicos no

local, e pela falta de conexão com a cidade uma vez que sua ligação é interceptada por estacionamentos e a linha do trem e grandes avenidas (Giacomet, 2008).

A revitalização de antigos edifícios aliada a construção de novas intervenções principalmente no setor Leste da linha dos diques, contribuiu para a valorização e revitalização de outras áreas degradadas próximas a zona portuária, como San Telmo e La Boca (Rego, 2010). O projeto que se iniciou em 1989 e se intensificou no ano de 1996 (Vieira e Castrogiovanni, 2010), viu em 2001 diversas obras serem paralisadas sofrendo retrocesso devido à forte instabilidade econômica e política da Argentina (Giacomet, 2008).

Observa-se que o Puerto Madero, revelou-se em um projeto de contrastes, compreendendo universos distintos (Levy, 2014). Ao mesmo tempo em que estabelece um local privilegiado economicamente por ter recebido investimentos públicos e privados, apresenta em seu desenho urbano um corte com o tecido adjacente, principalmente em relação ao sul da cidade (Giacomet, 2008). Neste espaço a imagem de modernas torres que superam a cota estabelecida para o restante da cidade e bulevares, se contrapõe com embarcações abandonadas (Vieira e Castrogiovanni, 2010).

Entre os pontos chave estabelecidos pelo projeto, verifica-se a elitização da zona portuária, que se abriu para grandes grupos empresariais, segregando certos grupos sociais, consequentemente excluindo parte da população do convívio com a área recém revitalizada (Rego, 2010), em parte devido a utilização e apropriação de experiências realizadas em outras cidades com realidade distinta (Giacomet, 2008) e pelo não seguimento dos fundamentos básicos de constituição da sociedade como a mescla social e a variedade de usos (Vieira e Castrogiovanni, 2010).



Figura 10. Vista do Puerto Madero após o projeto de revitalização

Fonte: Giacomet, L. 2008

Hoje, encontram-se instalados no Puerto Madero, edifícios residenciais de alto padrão com vista exclusiva para o rio da Prata, restaurantes voltados para a classe média alta, torres de escritórios e hotéis comprovando a ocorrência do processo de gentrificação além da famosa *Ponte de la Mujer* projetada pelo arquiteto Santiago Calatrava com o objetivo de demonstrar a modernidade do projeto definido para a frente marítima (Rego, 2010) e destinada a única passagem exclusiva de pedestres no porto (Giacomet, 2008).

Na comparação entre o projeto Porto Maravilha e o Puerto Madero, verifica-se a semelhança na instalação da frente marítima, e da revitalização de uma área que se encontrava decadente. Em ambos projetos, o sistema de iluminação pública e jardins foi reprojetoado, valorizando a circulação de pedestres, principalmente turistas e ciclistas. Foram instalados edifícios envidraçados em contraposição a antigos armazéns e sobrados e observa-se a incidência da obra do arquiteto Calatrava.

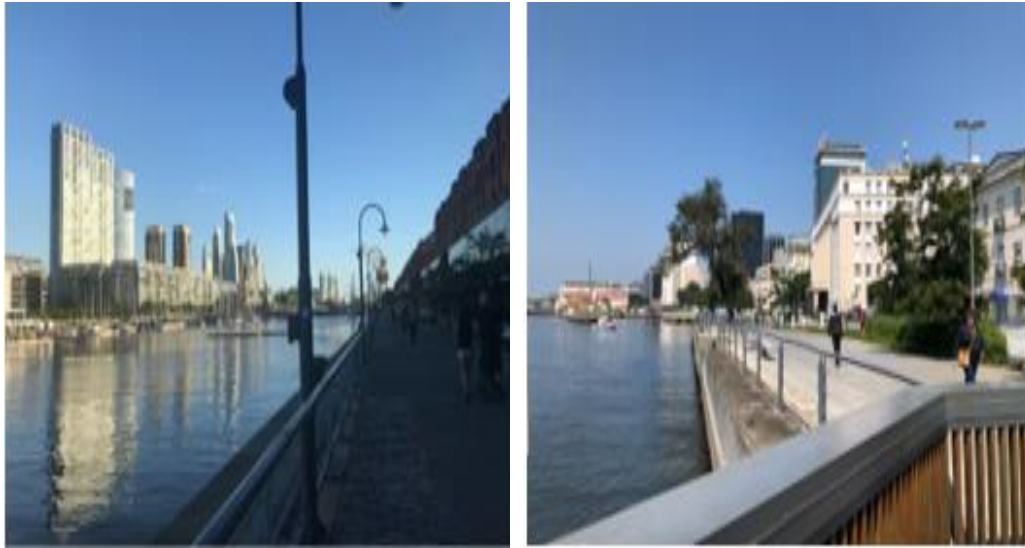


Figura 11. Comparação entre os portos – orla do porto de Buenos Aires e orla do porto do Rio de Janeiro, respectivamente

Fonte: acervo fotográfico da autora

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO Puerto Madero	2 - LOCALIZAÇÃO Buenos Aires - Argentina
3 - ANO/DATA Projeto iniciado em 1996	4 - MOTIVAÇÃO Pressão do setor privado e da população local
5 - ÁREA 210 hectares	6 - FINANCIAMENTO Público e privado
7 - PREEXISTÊNCIAS Antigos armazens, containers moradia da pop. de baixa renda	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL Ponte de la Mujer projetada por Santiago Calatrava
9 - ELEMENTOS ÂNCORA Orla para passeio, torres de escritório, ponte para ligação das margens	10 - VARIAÇÃO DE USOS Residencial - alto padrão / comercial - com utilização corporativa

Tabela 3. Síntese – Puerto Madero

Fonte: elaborado pela autora

2.2.3

Port Vell – Barcelona

Port Vell que em tradução literal significa porto velho, é reconhecida como a zona portuária da cidade de Barcelona, uma cidade portuária situada entre rios, mar e montanha, capital da Catalunha, estando localizada entre a foz do rio Llobregat e o bairro Barceloneta e funcionando atualmente como um elemento urbano facilitador da conexão entre os bairros planejados por Cerdà e a frente marítima (Cuevas, 2012) sendo representado pela figura 12.



PUC-Rio - Certificação Digital N° 2012844/CA

Figura 12. Foto aérea da área do porto de Barcelona

Fonte: <https://www.google.com/maps> - adaptado pela autora

Há mais de um século, a cidade de Barcelona vê seu desenvolvimento urbano se manifestar por meio de eventos como exposições de caráter universal e jogos olímpicos, servindo como estratégia para o seu crescimento e expansão, não sendo diferente quando esse assunto se refere a reformulação de sua frente marítima, que na década de 1980 se apropriou da motivação esportiva como uma forma de estabelecimento de um programa urbanístico de reconversão (Giacomet, 2008).

As propostas de revitalização basearam-se de forma geral na busca pela continuidade da malha urbana existente através da conexão com projetos de diferentes escalas, iniciando o projeto por pequenas intervenções que mais tarde auxiliaram na implantação de obras de grande porte (Sutton, 2015). Todo o planejamento esteve associado à missão da sediar os Jogos Olímpicos no ano de 1992, evento que acabou por definir a cidade catalã, como um ícone do urbanismo europeu contemporâneo devido a sua enorme transformação, impulsionando-a a mudar de patamar (Giacomet, 2008).

As etapas de implementação do projeto aconteceram em cinco fases distintas (Sutton, 2015). Na primeira etapa realizaram-se importantes obras no espaço público e nos equipamentos urbanos como a construção de estacionamentos subterrâneos, a implantação da marina esportiva e o estabelecimento da orla marítima. Em um momento posterior inauguram o aquário e um shopping center e dois importantes museus. Já na terceira e a quarta fase inclui-se a implantação de um hotel de arquitetura excepcional projetado pelo famoso arquiteto Ricardo Bofill, além da renovação do cais dos pescadores (Cuevas, 2012).

As transformações ocorridas na frente marítima promoveram a demolição de instalações industriais obsoletas, dando lugar a novos equipamentos urbanos para a população há muito solicitadas pela população e pelo fortalecimento do setor terciário em especial o turístico (Cuevas, 2012), sendo apoiadas economicamente pela municipalidade e pela iniciativa privada. A renovação da orla marítima e a consequente recuperação do centro antigo tornou o projeto do *Port Vell* exemplo para outras metrópoles, especialmente as capitais da América Latina como o caso de Buenos Aires na Argentina (Andreatta, 2010).

Para Andreatta (2010) um aspecto importante para a dinamização do processo de qualificação, além da reunião de recursos públicos e estímulo aos investimentos privados, foi a divisão da zona portuária em três principais setores, todos sob a gestão do porto de Barcelona, sendo a área cultural e de lazer, a parte comercial estendendo-se em direção ao rio Llobregat e a definição de um novo Porto logístico. Junto dessas transformações ressalta-se o estabelecimento de novas praias e a construção de novas áreas residenciais. Outra importante ação foi o estabelecimento de um novo sistema de circulação baseado em um anel viário denominado Ronda, que permitiu a preservação das vias internas e antigas da região (Cuevas, 2012).



Figura 13. vista do Porto de Barcelona

Fonte: <https://www.barcelonasiempre.com/en/port-vell>, acessado em junho de 2022

Assim como outras cidades que passaram pela reconversão da sua frente marítima, a transformação urbana promoveu um silencioso processo de elitização, sendo impulsionada pela implementação de novos equipamentos urbanos (Cuevas, 2012). Entre as semelhanças encontradas nos dois portos pode-se citar a instalação de um aquário como um atrativo, principalmente para o público infantil, ambos localizados à beira-mar. Além das correlações conceituais observam-se também a equivalência de projeto, uma vez que, os dois oceanários possuem um enorme túnel transparente permitindo a visibilidade dos tubarões. Contudo cabe ressaltar que o aquário do Port Vell diferentemente do AquaRio, encontra-se instalado em grande complexo denominado *Moll d'Espanya*, um importante centro comercial cercado por diversos bares e restaurantes que atraem inúmeras pessoas principalmente nos finais de semana.



Figura 14. Comparação entre os portos – instalações semelhantes: aquário do porto de Barcelona e aquário do porto do Rio de Janeiro, respectivamente

Fonte: <https://visiterbarcelone.com/aquarium-barcelone/> e acervo pessoal da autora

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO Port Vell	2 - LOCALIZAÇÃO Barcelona - Espanha
3 - ANO/DATA Projeto iniciado em 1980 (5 etapas)	4 - MOTIVAÇÃO Esportiva - sediar os Jogos Olímpicos de 1992
5 - ÁREA 1.065,3 hectares	6 - FINANCIAMENTO Público e privado
7 - PREEXISTÊNCIAS Antigos armazens, fábricas pátios ferroviários	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL Hotel Vela - projetado por Ricardo Bofill Marina Port Vell - projetada por SCOB
9 - ELEMENTOS ÂNCORA Aquário, Shopping Center, roda gigante, museus, orla marítima	10 - VARIAÇÃO DE USOS Residencial - alto padrão / comercial / corporativo / turístico

Tabela 4. Síntese – Port Vell

Fonte: elaborado pela autora

2.2.4

Victoria & Alfred Waterfront – Cidade do Cabo

Situado em um dos destinos mais visitados do continente africano, o porto *Victoria & Alfred Waterfront*, está localizado na Cidade do Cabo, África do Sul, entre a Ilha de *Robben* e *Table Mountain* (Cavallieri, 2010). A história da zona portuária sul africana se inicia em 1860, seguida por diversas ampliações, contudo apenas em 1980 se iniciaram os trabalhos para a remodelação e redesenvolvimento do local para a configuração atual (Morezzi, 2010).



PUC-Rio - Certificação Digital N° 2012844/CA

Figura 15. Foto aérea da área do porto da Cidade do Cabo

Fonte: <https://www.google.com/maps> - adaptado pela autora

Na década de 1970, assim como em outras cidades, a utilização do lazer e do turismo para recriar e requalificar a imagem da cidade foi determinante para ser utilizada como um mecanismo de atração de capital e pessoas (Ferreira e Visser, 2007). As premissas sobre o futuro da área foram divididas em conceitos opostos: por um lado, a preservação da identidade sugerida para proteger a cultura, e manter os edifícios antigos combinando-os com novas funções compatíveis, e por outro lado, razões econômicas que estabeleciam uma demolição radical do antigo porto em vista de um

novo projeto que abrigasse espaços públicos e edifícios contemporâneos (Morezzi, 2010).

As primeiras propostas para o projeto de revitalização estabelecido para reatar o contato da cidade com o mar, tinham como requisitos em seu planejamento o estabelecimento de um equilíbrio entre o passado e o presente, sendo utilizados como principais referências os portos de Boston, Baltimore e Sidney (Cavallieri, 2010). No distrito de Pierhead, que representa apenas uma pequena porcentagem de toda a extensão portuária, é possível identificar diversas edificações de valor histórico do século XVIII restauradas (Morezzi, 2010).

Diferentemente de outros estudos de revitalização em zonas portuárias mundo a fora, o projeto para o *Waterfront* da Cidade do Cabo, não recebeu aporte de recurso governamental, sendo financiado apenas por meio de captação de recursos junto a investidores (Cavallieri, 2010). Parte da orla marítima foi adquirida em 2006 por um consórcio de incorporadores imobiliários sediados em Londres e Dubai, renovando as preocupações sobre a pasteurização da arquitetura local não se enquadrando no contexto da cidade, sendo o projeto baseado nas operações de revitalização ocorridas em Barcelona, Baltimore e Vancouver (Ferreira e Visser, 2007).

Entre as principais propostas estabelecidas para o projeto estavam a reestruturação do zoneamento, dando origem a um local de uso misto com áreas residenciais, comerciais e turísticas (Ferreira e Visser, 2007), além da manutenção das operações portuárias principalmente as relacionadas à atividade pesqueira (Cavallieri, 2010), fazendo com que trabalho e lazer coexistam de forma a incentivar a manutenção de pessoas no local. Destaca-se ainda que certos prédios históricos em estilo vitoriano que existiam em outras partes da cidade foram trasladados para a zona portuária, agregando valor ao local (Cavallieri, 2010).

A implantação do projeto e sua execução foram divididas em seis fases, entre as mais relevantes modificações incluem-se a substituição de decadentes oficinas e bares em museus, hotéis e um teatro. Posteriormente a segunda fase do projeto consistiu na abertura de um shopping e um centro de entretenimento com opções variadas de lazer e comércio e a conversão da antiga prisão em um campus universitário. A terceira fase contou com a abertura do aquário e o início das obras da orla da baía de Granger com a implantação de uma roda gigante e na sequência foram atingidos mais um grande objetivo com a inauguração de conjuntos residenciais (Cavallieri, 2010).



Figura 16. frente marítima do porto da Cidade do Cabo

Fonte: <https://www.rhinoafrica.com/>, acessado em jun. 2022

Aproveitando o sucesso do longo processo de revitalização, o governo identificou uma área próxima à região beira mar, para a construção do novo estádio da cidade, executado para sediar a copa do mundo realizada em 2010, tornando-se um elemento adicional para atingir o potencial de visitação, e expondo de forma internacional o potencial de inovação dentro de uma área caracterizada por uma grande transformação histórica e cultural (Morezzi, 2010).

A realidade histórica da zona portuária sul africana, se assemelha em muito com o histórico de urbanização do porto do Rio de Janeiro, uma vez que reflete uma narrativa onde a política de segregação predominou durante longo período e foi abolida para dar origem a um modelo de nação democrática (Cavallieri, 2010). As imagens a seguir apresentadas, demonstram um dentre muitos equipamentos urbanos semelhantes encontrados nos dois portos. Ambos optaram pela instalação da Roda gigante como um dos atrativos turísticos da região. Após estudo minucioso das duas zonas portuárias entende-se que este tipo de equipamento não agrega tanto valor quanto a identidade histórica presente nos edifícios encontrados na paisagem em seu entorno, por se tratar de um equipamento genérico podendo ser implantado em qualquer lugar.



Figura 17. Comparação entre os portos – instalações semelhantes: Roda gigante do porto da Cidade do Cabo e Roda gigante do porto do Rio de Janeiro, respectivamente

Fonte: acervo fotográfico da autora

PUC-Rio - Certificação Digital N° 2012844/CA

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO Victoria & Alfred Waterfront	2 - LOCALIZAÇÃO Cidade do Cabo - África do Sul
3 - ANO/DATA Projeto iniciado em 1990 (6 etapas)	4 - MOTIVAÇÃO Inicialmente por vontade popular e posteriormente esportiva (Copa 2010)
5 - ÁREA 24.550 hectares	6 - FINANCIAMENTO privado
7 - PREEXISTÊNCIAS edifícios em estilo Vitoriano prisão,	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL Roda gigante e estádio de futebol Cape Town Stadium
9 - ELEMENTOS ÂNCORA Aquário, Shopping Center, roda gigante, universidade	10 - VARIAÇÃO DE USOS Residencial - alto padrão / comercial / túristico (lojas e estádio de futebol)

Tabela 5. Síntese – Victoria & Alfred Waterfront

Fonte: elaborado pela autora

2.2.5

Kop van Zuid – Rotterdam

Localizado na margem sul do Rio Nieuwe Maas, que separa efetivamente o Sul e o centro da cidade, não só física, mas também econômica e socialmente, localiza-se o bairro de Kop van Zuid em Rotterdam, que assim como o restante de toda a região sul da cidade, se desenvolveu devido ao crescimento explosivo da atividade portuária, proporcionando à entrada de famílias de classe média baixa a se instalarem no local (Link, 2011).

No século XX, após o auge de sua atividade portuária, a cidade foi fortemente bombardeada durante a Segunda Guerra Mundial, necessitando de mais de duas décadas para se reestabelecer (Daniels, 2002). Como consequência do processo de reestruturação, a cidade passou a dispor de edificações de arquitetura modernista, que dificilmente serão observadas em outras cidades da Holanda (Raymundo, 2010).



Figura 18. Foto aérea do porto de Kop van Zuid

Fonte: <https://www.google.com/maps> - adaptado pela autora

Os esforços para a rápida reconstrução, motivaram a realocação das atividades portuárias para o lado oeste da cidade, permanecendo em Kop van Zuid parte da população menos qualificada e desempregada, tornando-se uma região marginalizada

perante o restante da população, enquanto a margem norte da cidade era percebida como um local mais comercial e com maiores qualidades residenciais (Link, 2011).

Na década de 70, o plano inicial para a zona portuária abandonada, era transformá-la em um local destinado a construção de conjuntos habitacionais para fins sociais (Daniels, 2002), contudo o plano de remodelação foi baseado na expansão das funções da área central, com diversos incentivos governamentais ao investimento no Sul da cidade (Link, 2011). Com a principal filosofia baseada na reunificação da cidade, sobretudo nas duas margens do rio, iniciou-se o projeto para revitalização do porto de Rotterdam, Kop van Zuid, a partir da década de 1980 (Raymundo, 2010), com o objetivo de oferecer melhorias para o bem estar social de seus moradores e dos bairros adjacentes, aplicando-se o conceito de cidade compacta reforçando a combinação de funções de varejo, lazer e residencial (Link, 2011).

Sendo assim, inspirando-se nas experiências ocorridas em Londres e Baltimore, iniciou-se o processo para a recuperação da área (Raymundo, 2010). O programa de redensolvimento foi aprovado pelos órgãos públicos em 1994, e evidenciando a importância crucial de acessibilidade, teve como uma de suas primeiras prioridades o estabelecimento de uma ligação de transporte entre o centro da cidade e o Sul, sendo considerado até hoje como um componente vital no processo de regeneração urbana (Link, 2011).

Como forma de atração de novos moradores, principalmente de classe média e alta, foram projetados arranha céus luxuosos, instalações culturais e áreas de lazer, (Link, 2011). O projeto previu ainda a construção de mais de 400 mil m² de área de escritórios, instituições de ensino e a inauguração de restaurantes na margem do rio, além de um completo circuito de mobilidade urbana envolvendo a ponte Erasmus que funciona como um anel rodoviário, uma nova estação de metrô e a criação de um circuito de veículo leve sobre trilhos. Assim como em outros portos, abriga edifícios âncora projetados por arquitetos internacionalmente reconhecidos como o edifício KPN projetado arquiteto Renzo Piano e o World Port Centre do renomado arquiteto Norman Foster (Raymundo, 2010).



Figura 19. vista da zona portuária de Kop van Zuid

Fonte: <https://www.mustsee.today/en/tour/kop-van-zuid/>, acessado em jun. 2022

A ocupação da zona portuária por classes sociais mais abastadas, vem sinalizando o início do processo de valorização social do local (Link, 2011). A cidade de Rotterdam parece ter conseguido se adaptar às novas condições de competição urbana por meio da reconstrução física de sua área central e da reconstrução de sua identidade cultural em nível internacional, contudo o processo de gentrificação que transformou a imagem da zona portuária tornou-se crítica de diversos estudos sobre o projeto de revitalização.

Observa-se na correlação entre os projetos para o porto do Rio de Janeiro e o porto de Rotterdam, que ambos encontram-se totalmente inseridos na lógica do desenvolvimento capitalista, que por vezes força a reprodução de intervenções e modelos considerados de sucesso em seus projetos de revitalização como empreendimentos imobiliários similares nas orlas, aquários e edifícios de proporções monumentais, que se destacam dos demais da mesma categoria, projetados por arquitetos internacionais, fomentando o processo de competição por ícones arquitetônicos, como os dois edifícios projetados por Norman Foster demonstrados na figura 25.



Figura 20. Comparação entre os portos – instalações semelhantes: projetos do arquiteto Norman Foster no porto de Rotterdam e no porto do Rio de Janeiro, respectivamente

Fonte: [https:// https://www.google.com/maps](https://www.google.com/maps) - adaptado pela autora

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO Kop van Zuid	2 - LOCALIZAÇÃO Rotterdam - Holanda
3 - ANO/DATA Projeto iniciado em 1980	4 - MOTIVAÇÃO Reunificação entre as margens do rio, e a expansão das funções da área central
5 - ÁREA 12.606 hectares	6 - FINANCIAMENTO Público e privado
7 - PREEXISTÊNCIAS edificações em estilo modernista	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL Edifício KPN - projeto de Renzo Piano, World Port Centre - projeto de N. Foster
9 - ELEMENTOS ÂNCORA Centro comercial, ponte museu, universidade	10 - VARIAÇÃO DE USOS Residencial - alto padrão / comercial / ensino/ turístico

Tabela 6. Síntese – Kop Van Zuid

Fonte: elaborado pela autora

3

Zona Portuária do Rio de Janeiro

Utilizando como base a narrativa de formação do espaço urbano do Rio de Janeiro, que se confunde com a da “cidade porto” (Turazzi, 2016), ou seja, com o desenvolvimento urbano e econômico obtido por meio da atividade portuária, será aprofundado este capítulo, utilizando como elemento central a relevância dessa região para a formação e ocupação da cidade, identificando como a mesma se encontra atualmente e de que forma esse local pode ser reinserido no contexto atual da cidade, mantendo sua identidade, sua memória, sem se perder para uma arquitetura pasteurizada repleta de vícios que interferem no desenho do tecido urbano.

Com enfoque principal nas características consideradas genéricas, observadas no projeto elaborado para a zona portuária do Rio de Janeiro, torna-se fundamental contextualizar e compreender esse espaço extenso e heterogêneo. A análise sob a perspectiva da revitalização e reinserção na condição atual da cidade, irá nortear o capítulo.

3.1

Ocupação histórica da área central do Rio de Janeiro

Contemplando a região portuária do Rio de Janeiro e seus arredores, foi imprescindível realizar uma imersão histórica e cultural, buscando entender e resgatar as origens da ocupação urbana dessa área central da cidade. A história do local se mostrou de suma importância para o entendimento da formação do território brasileiro como um todo, e principalmente da Cidade do Rio de Janeiro, visto que essa região guarda memórias até mesmo do período colonial e imperial.

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, fundada em 1565 por Estácio de Sá, viu sua história de urbanização entrelaçada com a narrativa da zona portuária (Dias, 2010) esta identidade pode ser comprovada em sua paisagem cultural e nos modos de representá-la a datar do seu nascimento. Conforme Almeida (2010), desde os tempos remotos, diversos processos civilizatórios estiveram ligados a água pois a maioria das cidades desenvolveu-se próximas ao mar, rios e lagos, e com Rio de Janeiro não foi diferente.

Por se tratar de uma cidade estabelecida entre o mar e os rios, viu seu desenvolvimento confirmado por meio do destaque que a função de cidade portuária teve ao longo de sua evolução. Seu processo de ocupação, implicou no estudo prévio de dois importantes marcos geográficos sendo eles a barreira de montanhas que dificultava a comunicação por terra e a acidentada orla marítima favorecendo a navegação (Lamarão 1991). Naquele momento, as dificuldades de locomoção em áreas pantanosas e úmidas fortalecia o processo de movimentação por meio das vias marítimas, voltando os principais setores da cidade em direção ao mar (Dias, 2010), que permitia a entrada e saída de mercadorias e pessoas, fortalecendo a imagem de uma “cidade porto” (Turazzi, 2016).

O conceito “cidade porto” vem desde o tempo do ciclo econômico do ouro, quando o mesmo era transportado de Minas até o porto do Rio de Janeiro. A mineração estimulou a expansão física e o crescimento demográfico da cidade (Lamarão 1991). De acordo com Sandroni (2010):

Ia-se de barco até o fundo da baía de Guanabara, até onde hoje é o município de Duque de Caxias, e de lá, a pé, subindo a serra até Paty do Alferes. Depois, cruzava-se o rio Paraíba do Sul e, finalmente, chegava-se ao Estado de Minas.

Para Turazzi (2016), a existência de um porto em uma cidade expressa seu modo de ser, não podendo separar suas biografias repletas de memórias. A identidade de cidade portuária está intrínseca em sua paisagem natural e formas de representação desde o seu surgimento. Gonçalves e Costa (2020) acreditam que as atividades portuárias regulares se iniciaram nas primeiras décadas do século XVII, no local onde o ancoradouro era mais favorável, ou seja, no sopé do antigo morro do Castelo atual Rua da Misericórdia no Centro da cidade.

Concluindo-se, dessa forma, que essa localidade possui histórico de ocupação antigo, remontando ao período da colonização portuguesa, sendo considerado o berço do desenvolvimento urbanístico Carioca. No alto do morro encontravam-se as primeiras construções da cidade portuária, como a Catedral e o Convento dos Jesuítas situados no antigo morro do Castelo (A), o Convento do Carmo localizado na atual Praça XV de Novembro (B), o convento dos Beneditinos localizado no morro de São Bento (C) e algumas moradias compondo o primitivo cenário urbano da cidade, todas

seguindo o padrão arquitetônico de outras cidades portuguesas (Turazzi, 2016), demonstrados na figura 21.

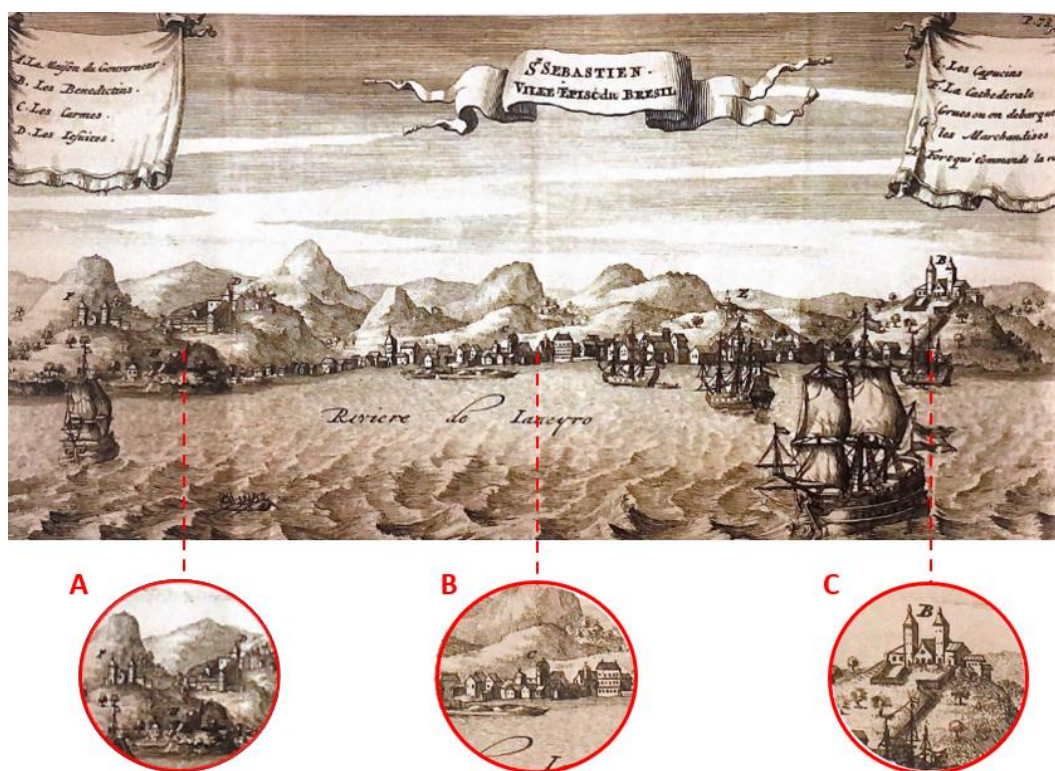


Figura 21. Porto do Rio de Janeiro por François Froger em 1695 – Coleção Geyer

Fonte: Rio, um porto entre tempos: modos de ser, modos de conhecer. / Maria Inez Turazzi 2016. Adaptado pela autora.

Em 1763, a crescente importância da cidade e seu porto na geopolítica colonial fez com que o Rio assumisse o posto de capital da colônia brasileira, desbancando Salvador. A cidade adquiriu uma dimensão ainda maior, com a chegada da família real portuguesa e todas as implicações econômicas, político-administrativas e sociais da Independência do Brasil (Carvalho, 2016). Essa região, em especial a zona portuária, no decorrer do desenvolvimento da cidade e principalmente no ano de 1822, passou por diversas intervenções que modificaram significativamente a paisagem urbana local (Carvalho, 2016), entre elas, o início do processo de urbanização e modernização no conjunto da cidade com a abertura de ruas, e as instalações de serviços sanitários por influência direta da permanência da Corte Portuguesa na cidade (Turazzi, 2016).

O porto de mar e de comemorações religiosas dos tempos da Colônia converteu-se, pouco a pouco, em porto de aparato, de celebrações e de memória do Império e da República. (Turazzi, 2016).

A cidade crescia aterrando pântanos e áreas alagadiças e estudando as possibilidades de aumentar sua área útil com o arrasamento de morros e a retificação das margens da Baía, essas estratégias explicam a configuração atual do Porto (Turazzi, 2016). Para Gonçalves e Costa (2020), este processo de remodelação tem seu primeiro marco em 1843, quando o porto é em parte aterrado por ordem direta do imperador brasileiro dom Pedro II para receber a princesa Tereza Cristina de Bourbon.



Figura 22. O movimento das pequenas embarcações junto ao cais por William Smyth. 1832 – Coleção Geyer

Fonte: Rio, um porto entre tempos: modos de ser, modos de conhecer. / Maria Inez Turazzi 2016.



Figura 23. Largo do Paço junto ao cais por William Smyth. 1832 – Coleção Geyer

Fonte: Rio, um porto entre tempos: modos de ser, modos de conhecer. / Maria Inez Turazzi 2016.

O novo cais do porto, bem como toda a sua extensão, ficou estabelecida em um espaço físico novo, artificialmente produzido a partir das demolições em massa e dos vastos aterros, alternando drasticamente a geografia da região e intensificando a expansão da área urbanizada. (Lamarão 1991). Neste período a progressão da trama urbana caminhou na direção da Cidade Nova e de São Cristóvão. Antigas moradias transformaram-se em cafés, bilhares e até mesmo hotéis (Turazzi, 2016).

Na virada para o século XX, mais precisamente em 1902, assume a presidência do país Rodrigues Alves, que se dedica a tarefa de modernizar a então capital federal. A grande reforma, apoiada pelo prefeito Pereira Passos, embelezava a cidade, atacava a insalubridade crônica, preparava a direção de expansão do uso residencial e enfrentava a urgente modernização do porto, um importante motor da economia nacional (Freitas e Santos 2019). Para Abreu (1987) essa reforma se deu devido a necessidade de agilizar todo o processo de importação e exportação de mercadorias que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto.

De acordo com Gonçalves e Costa (2020), o Porto manteve sua relevância para a cidade até a segunda guerra mundial, quando cede sua participação para outros portos

brasileiros, perdendo espaço pela prestação de serviços portuários e o elo entre a economia brasileira e a mundial. Os autores destacam ainda que no processo de desvalorização da região, tem grande relevância a expansão viária na área central e a inauguração da Avenida Presidente Vargas em 1944, que separou, por uma via expressa de 16 pistas e difícil travessia, a região portuária do restante do centro.

As figuras 30 e 31 fazem um recorte da Zona Portuária do Rio de Janeiro nos anos de 1844 e 1944, representando duas datas marcantes para a história do porto no que se refere as modificações urbanísticas e aterros. Posteriormente, na figura 32, foi realizada a sobreposição entre as imagens anteriores, demonstrando em vermelho toda a área aterrada em aproximadamente 100 anos.

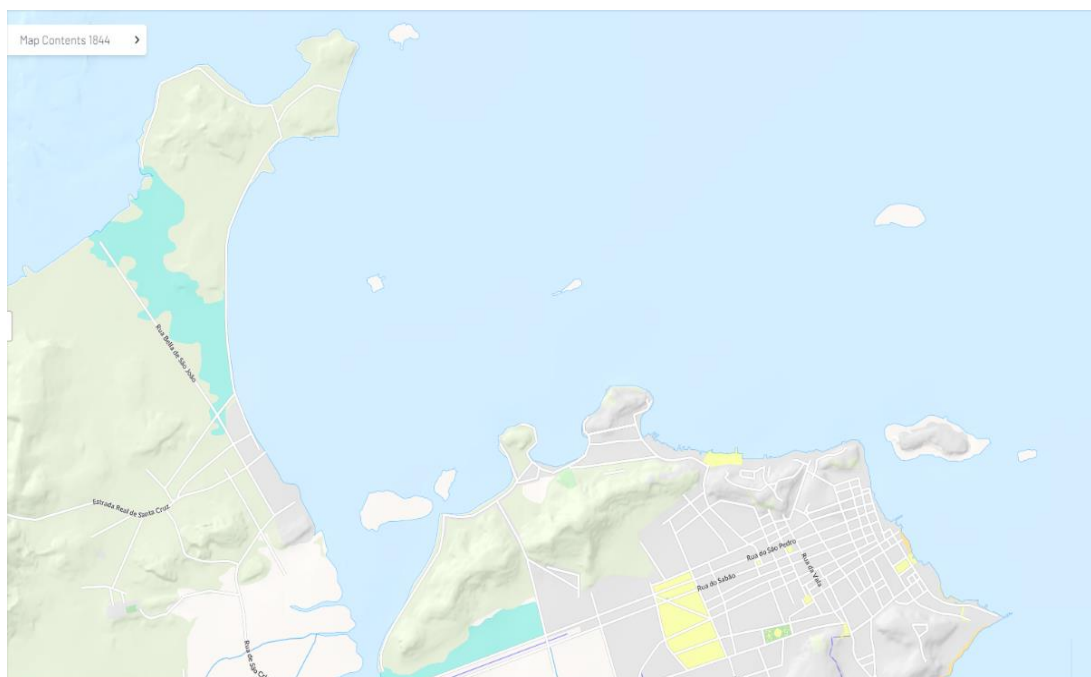


Figura 24. Mapa da Zona Portuária do Rio de Janeiro em 1844

Fonte: <https://www.imaginerio.org/map> . adaptado pela autora

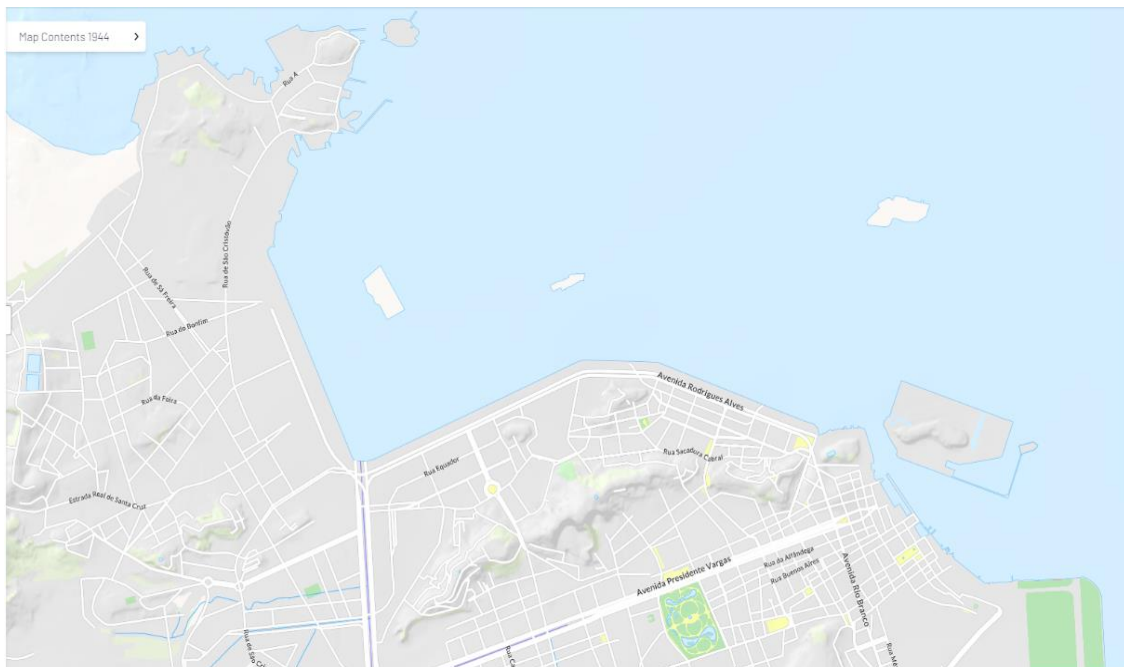
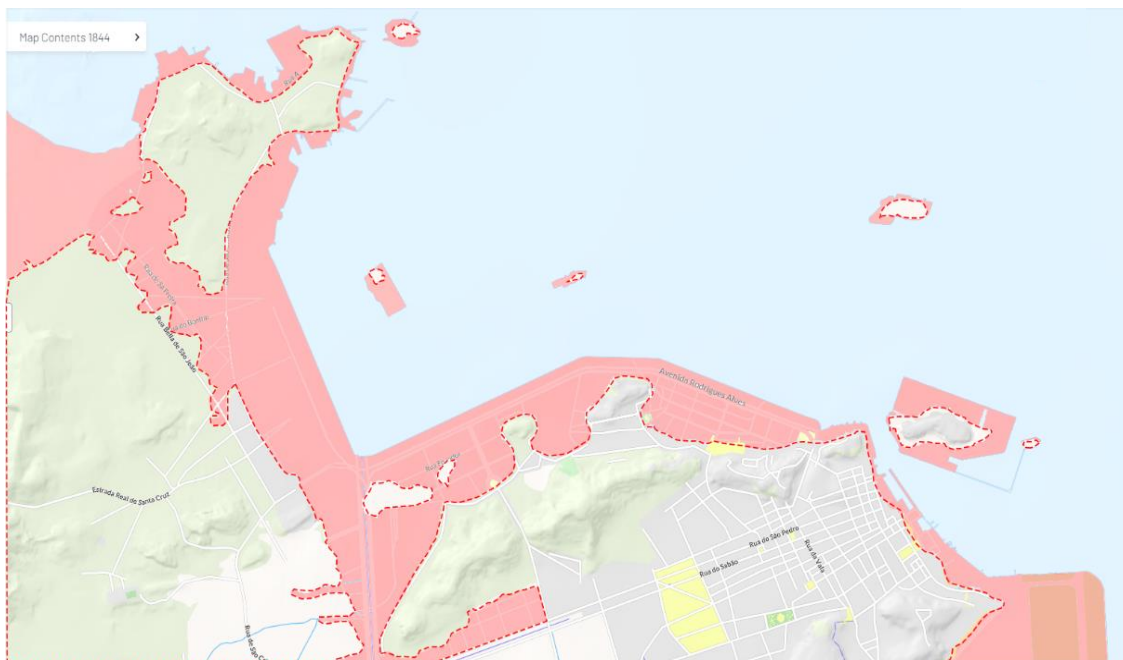


Figura 25. Mapa da Zona Portuária do Rio de Janeiro em 1944

Fonte: <https://www.imagnerio.org/map>, adaptado pela autora



LEGENDA: ■ ÁREA ATERRADA DE 1844 A 1944

Figura 26. Sobreposição entre mapas da Zona Portuária do Rio de Janeiro dos anos de 1844 e 1944

Fonte: <https://www.imagnerio.org/map>, elaborado pela autora

Freitas e Santos (2019) complementam, afirmando que se somam a esses fatores, a transferência da capital federal para Brasília, as crises econômicas e a construção do Viaduto da Perimetral, acarretando no processo de degradação urbana local. A partir de então, definitivamente houve a transformação da “cidade porto” em uma “cidade com porto”. A transferência de importantes funções, favoreceu a fragmentação de áreas consolidadas e com relevâncias históricas e culturais significativas, uma vez que estas compõem a identidade e a memória de cada sociedade (Zenato e Silva, 2017).

Impõe-se então um novo desafio de reestruturação urbana, uma vez que definitivamente, o porto se desvincula da imagem da cidade a que deu origem, deixando um vácuo no espaço urbano e necessitado de cuidados e requalificação (Mendes, 2016). Em 1980, um estudo sobre a região portuária foi realizado pelo pesquisador Sérgio Lamarão (1991), sintetizando a centralidade desse espaço na dinâmica global. A redefinição urbana da região implicou em uma completa reordenação da urbe, consolidando o processo de hierarquização e segregação já em curso.

Entre becos e ruelas escuras, afastadas do cais e das avenidas em construção no novo porto do Rio, contrabandistas e criminosos faziam os seus próprios negócios ... Moradores e trabalhadores que circulavam pela área, convivendo dia e noite com as obras em ritmo acelerado das novas instalações portuárias e das vias urbanas, viviam em condições cada vez mais apartadas das melhorias promovidas no centro comercial (Turazzi, 2016).

Sabe-se que as reformas urbanas de caráter modernizador, que tem como premissa principal o melhoramento local por meio da abertura e modificação de ruas, vêm sempre acompanhadas de grandes transformações que acabam por descaracterizar uma região ou até mesmo desaparecer com certos obstáculos como no caso do Morro do Castelo (Barros 2014). Esta fragmentação observada em áreas, que no passado tiveram sua história de urbanização consolidada, convive atualmente com terrenos sem aproveitamento e edificações que encontram-se obsoletas e subutilizadas, sofrendo com a degradação decorrente de seu abandono, estando totalmente vinculados a problemáticas decorrentes do esvaziamento produtivo, muito embora apresentem relevante papel na história das cidades, pois confirmam em seu desenho e estrutura o patrimônio cultural arquitetônico e urbanístico de uma região (Titon, 2012).

A sua degradação produz efeitos negativos sobre a identidade e a cultura da sociedade. A decadência dos sítios históricos brasileiros, com o esvaziamento econômico e populacional e a deterioração física dessas áreas, acarreta na grande maioria dos casos e perda de parte da memória cultural do país. (Barros, 2014).

Os planos para revitalização urbana da região são revisitados apenas entre os anos 1993 a 2000 com a eleição dos prefeitos Cesar Maia e posteriormente, Luiz Paulo Conde, que dão início ao processo de modificação da legislação de uso e ocupação do solo. Contudo, apenas na administração do então prefeito, Eduardo Paes (2009 -2016 e 2021 -2025), que foram realizadas as alterações mais relevantes para viabilizar uma ampla reforma urbanística com intuito de reinventar essa região que ficou esquecida durante inúmeros anos, reintegrando-a com o restante da cidade (Freitas e Santos 2019).

O projeto para a revitalização do porto do Rio de Janeiro, faz parte dos inúmeros debates e reuniões para o desenvolvimento da cidade há muitos anos e é, na verdade, a conclusão de um longa agenda de embates entre várias instâncias públicas e privadas (Titon, 2012). Essa proposta de requalificação remete a um momento inicial quando surgiram as primeiras propostas voltadas para a recuperação da região. Seguindo uma tendência global de requalificações, principalmente em zonas portuárias, o movimento observado no Rio de Janeiro, teve como promessa em seu plano inicial a preservação das características marcantes de seu passado orientando as reformas nos dias de hoje (Barros 2014). Para Diniz (2012) essa preservação é de suma importância uma vez que em sua paisagem podem-se discernir múltiplas rugosidades que são o testemunho das transformações sucessivas de suas formas e funções.

3.2

Projeto para Zona Portuária do Rio de Janeiro e a situação atual

A realidade imposta pelo fenômeno da globalização ameaça constantemente o desaparecimento da identidade local de diversas cidades, influenciando diretamente no surgimento de iniciativas e projetos que tem como principal proposta à reabilitação de centros históricos mundo afora, uma vez que se torna cada vez mais evidente a conexão direta entre memória e identidade cultural (Pio, 2013). No caso específico do Rio de Janeiro, nas últimas décadas, a Prefeitura da Cidade elaborou intensos debates e propostas para a reinserção da área central e sua zona portuária no contexto urbano

atual, baseando-se em experiências de sucesso em cidades como Barcelona, Roterdã e Buenos Aires (Dias, 2010).

Em 1983, os poucos moradores da região, preocupados com as profundas transformações que vinham acontecendo, organizaram uma série de encontros e seminários com representantes de diversos órgãos governamentais resultando na criação do Grupo de Trabalho Comunitário e Institucional de Proteção e Valorização do Patrimônio Cultural dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (Dias, 2010). Como proposta mais significativa dessa iniciativa, estava a reivindicação de uma nova legislação para manutenção da identidade local, nascendo a APAC delimitada pelos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (Fipe, 2019).



Figura 27. Delimitação dos bairros da zona portuária

Fonte Apresentação Plano Porto do Rio, IPP, 2001., adaptado pela autora

Seu surgimento começa a despertar algum interesse na área, cuja proximidade com o porto e as atividades portuárias havia causado profunda degradação e marginalização no passado (Barros, 2014). Entraves de ordem burocrática e administrativa encontraram obstáculos significativos durante o processo de desenvolvimento do projeto estabelecido para o porto, principalmente a ausência de um marco legal apropriado e possibilidades de modificação dos parâmetros urbanísticos vigentes (Pio, 2013).

Apenas em 2008, esta realidade marginalizada começou a se modificar com a aliança entre os governos federal, estadual e municipal (Pio,2013). A implementação de novos instrumentos urbanísticos como a operação urbana consorciada que possibilitou o investimento em infraestrutura com recursos privados por meio da empresa pública – Companhia de Desenvolvimento Urbano Regional do Porto do Rio (CDURP) administrou os recursos patrimoniais e geriu a concessão de serviços públicos e obras no porto (Dias, 2010).

De acordo com o estudo de impacto de vizinhança (EIV) elaborado pela CDURP (2011), o objetivo da intervenção era conceber um plano completo de revitalização, transformando-se em um vetor de crescimento da cidade, como ocorreram com os bairros Copacabana, Ipanema, Leblon e Barra da Tijuca entre as décadas de 1940 e 1970 respectivamente. A reconversão da região portuária, assim como em outras cidades que passaram pelo mesmo processo de modificação do tecido urbano, apostava em um maior adensamento populacional com o estabelecimento de edificações residenciais, aproximadamente 530 unidades habitacionais até 2012 e a reurbanização do bairro da Saúde por meio do programa Novas Alternativas da prefeitura do Rio (Dias, 2012).

O início do projeto para a revitalização da zona Portuária foi possível em função da instituição da Lei Complementar nº 101 de 2009, que definiu um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, denominado Operação Urbana Consorciada. Durante o processo de institucionalização da intervenção, surgiu um conjunto de críticas ao projeto, principalmente pelo fato de determinar de forma separada aspectos como comércio, cultura e habitação (Pio, 2013).

Entre as medidas estabelecidas pela Lei Complementar nº 101 de 2009, para fomentar o investimento de empresas privadas, foi previsto o instrumento urbanístico – Outorga Onerosa do Direito de Construir, relativo à possibilidade de cobrar um incremento em função da área construída excedente, por meio do Coeficiente de Aproveitamento Básico – CAB e o limite do Coeficiente de Aproveitamento Máximo – CAM, definidos por meio dos Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs.

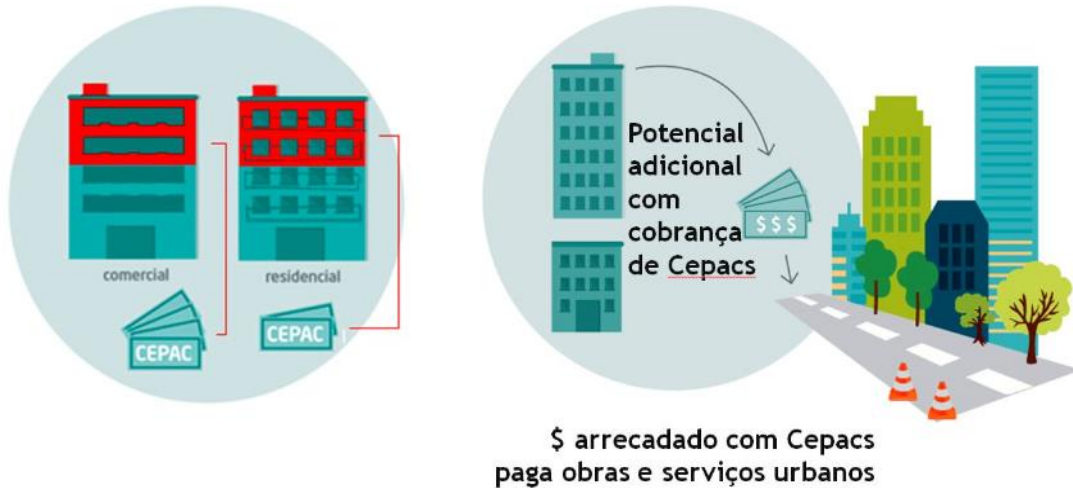


Figura 28. Como funcionam as CEPACs

Fonte: https://portomaravilha.com.br/cepac_entenda

A Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Operação Urbana Porto do Rio de Janeiro, na delimitação de zoneamentos e parâmetros edifícios, dividiram a região portuária em 14 setores, de A à N, cada setor, é subdividido em subsetores sendo previstas manchas de usos, incluindo: áreas comerciais, residências, Universidade, turismo e cultura (Fipe,2019). As figuras 35 e 36, apresentadas a seguir demonstram por meio de mapeamento a setorização proposta para a zona portuária e delimitando a área de atuação da operação urbana bem como as áreas de CEPACs e SAGAS.

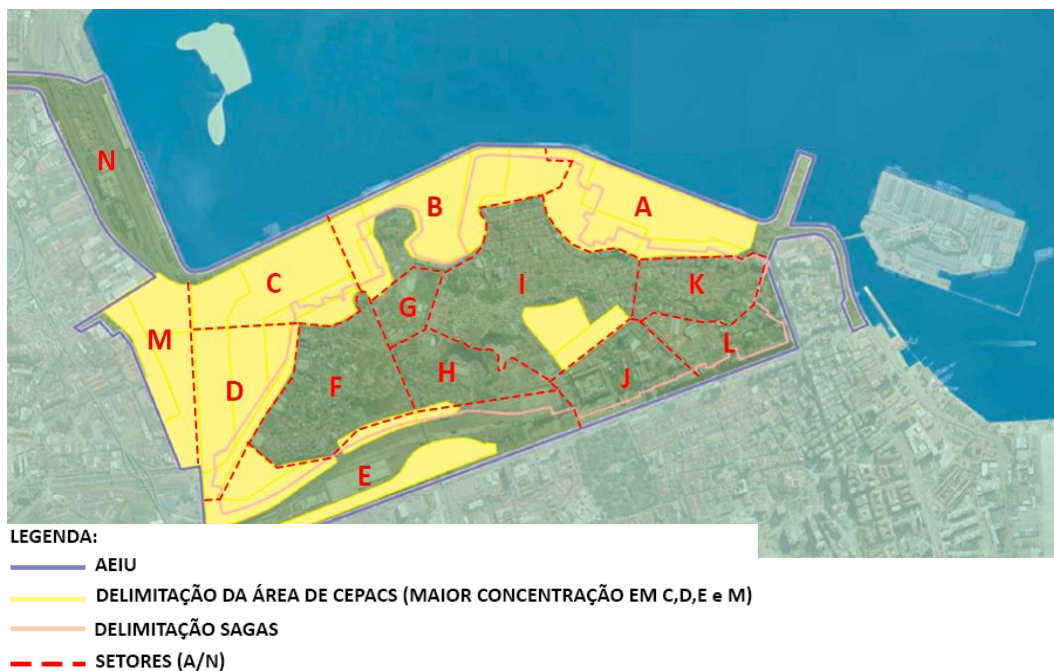
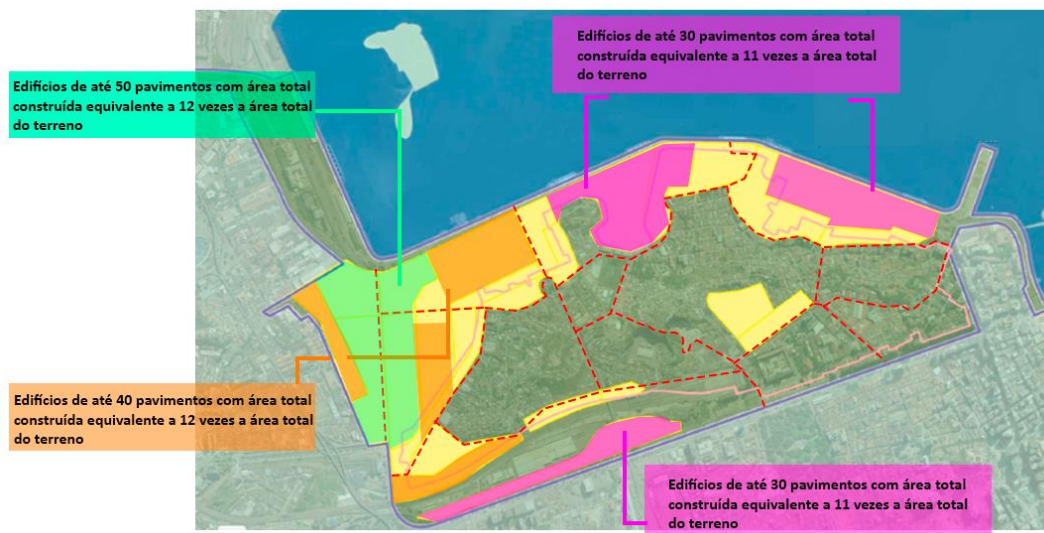


Figura 29. A Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Operação Urbana Porto do Rio de Janeiro e suas delimitações

Fonte: <https://portomaravilha.com.br/> - adaptado pela autora



LEGENDA:

- AEIU
- DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE CEPACS (MAIOR CONCENTRAÇÃO EM C,D,E e M)
- DELIMITAÇÃO SAGAS
- - - SETORES (A/N)

Figura 30. Delimitação das CEPACS – índices urbanísticos

Fonte: <https://portomaravilha.com.br/> - adaptado pela autora

A atual região portuária do Rio de Janeiro, em razão da modernização orientada pelo projeto de reconversão urbana aplicado no local, é considerada como uma centralidade a nível metropolitano (Cardeman, 2022). Observa-se que a área já reformulada do Porto, desenvolveu-se majoritariamente nos setores A, B e em parte e no setor C (Fipe, 2019), que estão pautados em modelos já implantados em outras zonas portuárias pelo mundo, sendo considerado um exemplo rico em evidências do conflito estabelecido entre a modernização urbana espacial e as propostas de preservação em áreas históricas, que ocorrem em áreas de reconversão urbana, diluindo grande parte de sua potencialidade (Pio, 2013).

As primeiras transformações se iniciaram junto a Avenida Barão de Tefé e no Morro da Conceição alcançando posteriormente a Praça Mauá (Bastos, 2022). O setor A é o mais desenvolvido, beneficiando-se da proximidade com o centro da cidade. No local já se encontram várias instalações, principalmente de caráter turístico, como os museus e os galpões que possuem inúmeros atrativos. Nessa região está prevista a construção de um mercado central para a Cidade do Rio de Janeiro e a possível revitalização do Edifício “A Noite”, com previsão de uma projeção em escala global do local (Fipe, 2019).

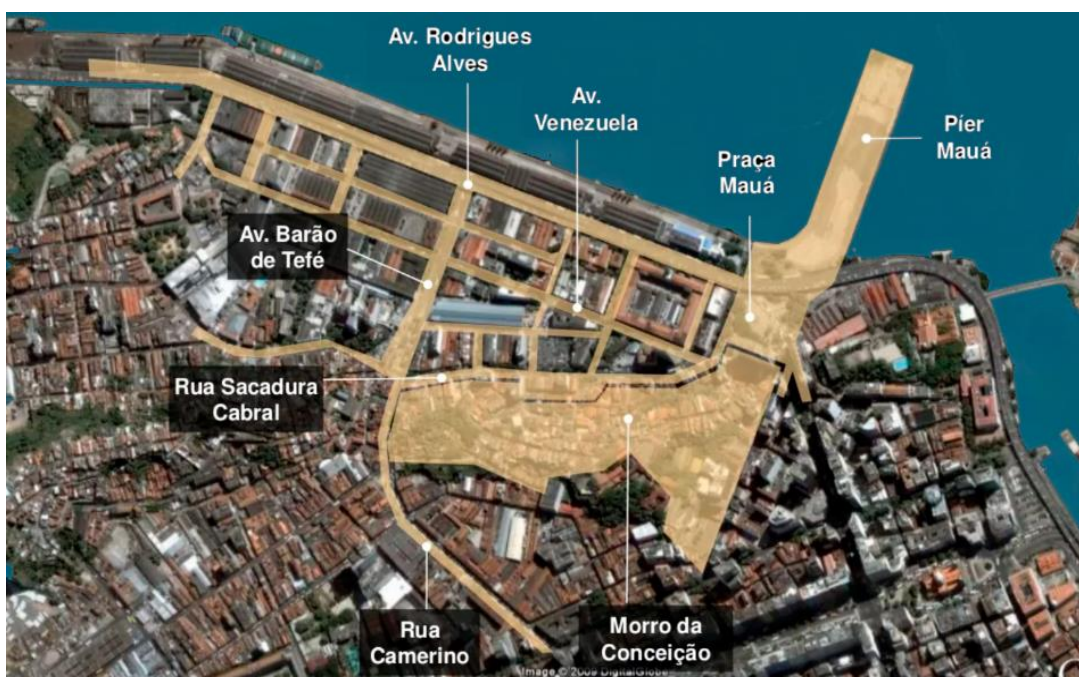


Figura 31. Primeiras modificações na zona portuária junto a Avenida Barão de Tefé alcançando a Praça Mauá

Fonte: viniciusmoro/projeto-porto-maravilha 2011 - adaptado pela autora

Pode-se observar que na região já semidesenvolvida da zona portuária, Setor A, estão edificadas o Museu do Amanhã do arquiteto Calatrava e Museu de Arte do Rio (MAR), além da instalação da Orla Conde na frente marítima e da implantação do VLT (veículo leve sobre trilhos) que atende ao local. Já no setor B, estabelecido pela legislação nos bairros da Saúde e Gamboa, é possível observar vários resquícios históricos da ocupação carioca (Bastos, 2022). Observa-se que o trecho B1 encontra-se mais desenvolvido que os demais (Fipe, 2019). Nesse setor encontra-se instalado o edifício Acqwa Corporate.

Verificou-se ainda que o setor C, região delimitada pelo bairro de Santo Cristo, apresenta um grande volume de área disponível e vazios urbanos, com parte significativa sendo propriedade da Companhia Docas ou da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP). Possui alguns empreendimentos já finalizados, embora parcialmente vazios (Bastos, 2022). De acordo com as informações levantadas pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – Fipe (2019), este setor levará um tempo maior para seu pleno

desenvolvimento, visto estar distante fisicamente da área já urbanizada e implantada no setor A.

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO Porto Maravilha	2 - LOCALIZAÇÃO Rio de Janeiro - Brasil
3 - ANO/DATA Projeto iniciado em 2009	4 - MOTIVAÇÃO Esportiva - Copa de 2014 e Jogos Olimpicos de 2016
5 - ÁREA 500 hectares	6 - FINANCIAMENTO Público e privado (CEPACS)
7 - PREEXISTÊNCIAS sobrados, galpões, edifícios portuários	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL Museu do Amanha - projeto Calatrava Ed. AQWA Corporate - projeto de N. Foster
9 - ELEMENTOS ÂNCORA Praça Mauá, aquário museus, roda gigante, frente marítma	10 - VARIAÇÃO DE USOS Cultural / comercial corporativo / turístico

Tabela 7. Síntese – Porto Maravilha

Fonte: elaborado pela autora Fonte: elaborado pela autora

De forma geral, a Zona Portuária, sofre atualmente com a degradação e a falta de investimento público e privado. Assim como no porto, a vizinhança imediata, mais especificamente, a área central da cidade, como um todo, possui uma população flutuante de grandes proporções. Diante do esvaziamento da área, agravado pela pandemia do COVID-19 que colaborou para o aumento dos imóveis vazios ou subutilizados. Afim de reverter a situação que vem assolando a região, a Prefeitura do Rio, elaborou um plano de recuperação urbanística por meio da Lei Complementar nº229 de 14 de julho de 2021 e do Decreto nº48.348 de 2021, estabelecendo um projeto para estimular a recuperação social, econômica e urbanística da região central denominado Reviver Centro.

O Plano de Requalificação do Centro do Rio de Janeiro (2021) entre as ações emergenciais, definiu que a área do porto, gerida pela CDURP não seria incluída no projeto Reviver Centro, embora a proximidade auxilie na valorização consequente de todo o entorno imediato, tornando-se mais atrativa para investidores e para a

população, inclusive a população de baixa renda, visto que o projeto prevê a concessão de benefícios a empreendedores que abracem o programa de locação social.



Figura 32. Delimitação da área gerida pela CDURP (1) e da área inserida no programa Reviver Centro – II RA (2).

Fonte: <https://reviver-centro-pcrl.hub.arcgis.com/> - adaptado pela autora

O Projeto Reviver Centro, além de ajustar todo o planejamento de infraestrutura básica da área central prevê, a valorização e criação de um circuito histórico em parceria com a CDURP além da elaboração de um plano para reativação das edificações históricas representativas, que poderão ser recuperadas com o processo de reconversão de uso.

Para Bastos (2022) torna-se evidente que para dar continuidade ao projeto estabelecido anteriormente para a zona portuária, não há como se priorizar um único uso, mas sim a combinação entre eles. O porto necessita ser tratado com um bairro com usos diversos, uma vez que na ausência de um projeto urbano toda a área é definida como sendo de uso misto, sem hierarquias e caracterizações permitindo a venda de CEPACS com valores mais altos para a construção de edificações corporativas em qualquer uma das zonas e subzonas (Azevedo, 2022). A reconversão urbana por meio do uso residencial, a renovação de espaços culturais com mais

conveniência, cultura, lazer, como já vem ocorrendo na requalificação do Largo de São Francisco da Prainha será o melhor caminho para um futuro próximo.

3.3

A construção da imagem da Zona Portuária.

A forma de estabelecer relações entre espaços públicos e elementos urbanísticos, que podem auxiliar na construção da imagem de uma cidade, com características próprias e marcantes está baseada em três grandes grupos que englobam os caminhos, limites, bairros, pontos nodais e os marcos, sendo o tempo um agente fundamental para este processo de amadurecimento (Lynch, 2006). Os usuários das cidades, só a percebem quando se deslocam por seus caminhos, necessitando usufruir da experiência de caminhar por ruas que apresentem identidade, sem elas a imagem global da cidade torna-se prejudicada (Pio, 2013).

Entende-se que no fenômeno da homogeneização dos grandes centros urbanos, a identidade das cidades é transformada em peças de museu, carregadas de memória e esquecidas pelo tempo (Pio, 2013). O verdadeiro significado de memória, principalmente a coletiva, pode ser comparada a um edifício no qual os diferentes cômodos dispõem de um certo número de imagens ordenadas, ou seja, a articulação da memória está pautada nas lembranças de determinados lugares, nas cores, cheiros e até mesmo nas histórias (Gondar, 2008),

A forma de modificação de um espaço por meio de parâmetros que envolvam conexões, sociabilidade, usos e principalmente vínculos, que restabelecem o sentido da memória de um lugar, auxilia no resgate, principalmente, de sua identidade (Moreira, 2020). Pode-se delimitar essa recordação como um produto coletivo de tradições, que aliado às amplas perspectivas de melhoria e aperfeiçoamento das relações com o espaço urbano, fomenta novas possibilidades de socialização, no futuro (Pio, 2013).

Torna-se fundamental preservar o cenário das cidades, não apenas por meio dos bens culturais de excepcional valor, mas também da paisagem construída, constituída por edificações singelas, trazendo à tona o referencial de permanência e de segurança que o habitante da cidade contemporânea necessita para a criação de laços estreitos com o ambiente em que reside (Lynch, 2006).

Muito do que se é presenciado hoje nos mais diversos centros urbanos, formados por altos edifícios semelhantes, está associado a perda constante da memória coletiva, uma vez que a cidade genérica se torna de fácil manutenção, muitas vezes amparada por leis, destrói imóveis carregados de história dando lugar a arranha-céus envidraçados espalhados por todo lugar, sendo coberta de superficialidade e trazendo consigo a repetição de módulos estruturais simples que podem ser facilmente replicados (Lynch, 2006).

Para Myers (2002) o processo de apropriação dos lugares, está vinculado as ações da prática social na construção cultural da paisagem, sendo parte de uma metodologia que resulta da interação das pessoas com o lugar, e não da imposição de um modelo cultural para aquela região. Argumenta ainda que a valorização desses locais, é adquirida por meio do engajamento em processos sociais em andamento, sendo necessário ser reconhecido como uma forma de cultura material. Assim, o lugar entra na vida social como uma formulação potencial de semelhança e diferença como um símbolo de identidade e exaltação. Como principal fator, evidencia-se o esforço cívico entre as partes, no universo da própria cidade, fomentando a capacidade de criação de um espaço distinto que reflita de forma ativa o modo de vida e valores da sociedade local (Emmendoerfer, 2020).

Ao se tratar do estudo do espaço público é imperioso revisitar os conceitos elaborados por Jane Jacobs, que sempre contestou a separação dos usos na cidade, imposta pelos pensamentos modernistas, elaborando inconscientemente noções que se tornaram base para a elaboração de planejamentos urbanos envolvendo a prática de “*placemaking*” enquanto conceito (Myers, 2002). Para Jacobs (2014) a produção de bairros ativos com espaços públicos de qualidade e cidades que atendem as necessidades de seus habitantes foram essenciais na elaboração anos mais tarde, em meados dos 1990, desse conceito.

Jacobs (2014) contestava na década de 1950 os esforços americanos em realizar, naquela época, uma renovação urbana, que pretendia substituir bairros que possuíam vida comunitária com diversos usos, em torres verticais que ficavam isoladas das ruas e da vida dos espaços públicos. Na visão de Jacobs, as cidades são essenciais para difundir conhecimento e ideias e conseqüentemente gerar melhoria na economia e qualidade da vida dos seus moradores, reproduzindo memórias e noção de pertencimento, auxiliando na manutenção de espaços públicos que cumpram com a sua vocação original (Glaeser, 2016).

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e acerto, em termos de construção de desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias (Jacobs 2014).

Jacobs, portanto, esteve na vanguarda deste movimento, tornando-se um marco na divulgação de propostas baseadas nos conceitos de apropriação dos espaços urbanos sendo imprescindível a manutenção de um espaço que abrigasse em conjunto: moradia, comércio e lazer, promovendo a diversidade cultural e a ocupação permanente de determinada área, retomando conceitos empíricos ao habitante da cidade como o uso das ruas e calçadas, aumentando a circulação de pessoas, e a consequente transformação em áreas esquecidas pelo poder público (Madden, 2018).

Para Madden (2018), o fortalecimento da conexão entre as pessoas e os lugares que elas compartilham faz parte de um processo coletivo pelo qual é possível promover um melhor desenho urbano, prestando atenção especial as identidades físicas, culturais e sociais que definem um lugar e apoiam sua evolução. Em espaços públicos de qualidade, são realizadas trocas sociais e econômicas, neles acontecem interação entre habitantes, visitantes e governo. Conforme discutido pela organização *Project for Public Spaces* (2020) e publicado no livro *How to turn a place around* (2018), para garantir sucesso e continuidade por meio da preservação comunitária, esses locais necessitam de quatro principais aspectos: acessibilidade, engajamento coletivo, conforto visual e sociabilidade, concluindo-se que a vida social que se dá nos espaços públicos contribui diretamente no modo de se viver nos centros urbanos.

Segundo a organização *Project for Public Spaces* (2020), é fundamental evidenciar aspectos singulares, que tornem os espaços públicos notáveis como a valorização de recursos naturais que perpassam a localidade, como lagos, orlas e rios e a capacidade de transformação deste espaço em um palco para o mais diversificado uso possível, como pratica exercícios, realização de feiras e festivais, ou apenas um local para visitação, considerando sempre que possível a triangulação entre os usos, facilitando a integração de diversos elementos públicos, mantendo-a constantemente ocupada e, por sua vez, segura.

Entende-se, portanto, que é imperioso ter o conhecimento e a compreensão da paisagem visível e perceptível para a implementação de novas políticas, propostas de ordenamento e na implementação de estratégias de desenvolvimento, garantindo a

qualidade da paisagem e suas funções culturais, ecológicas, ambientais e sociais (Roxo, 2018).

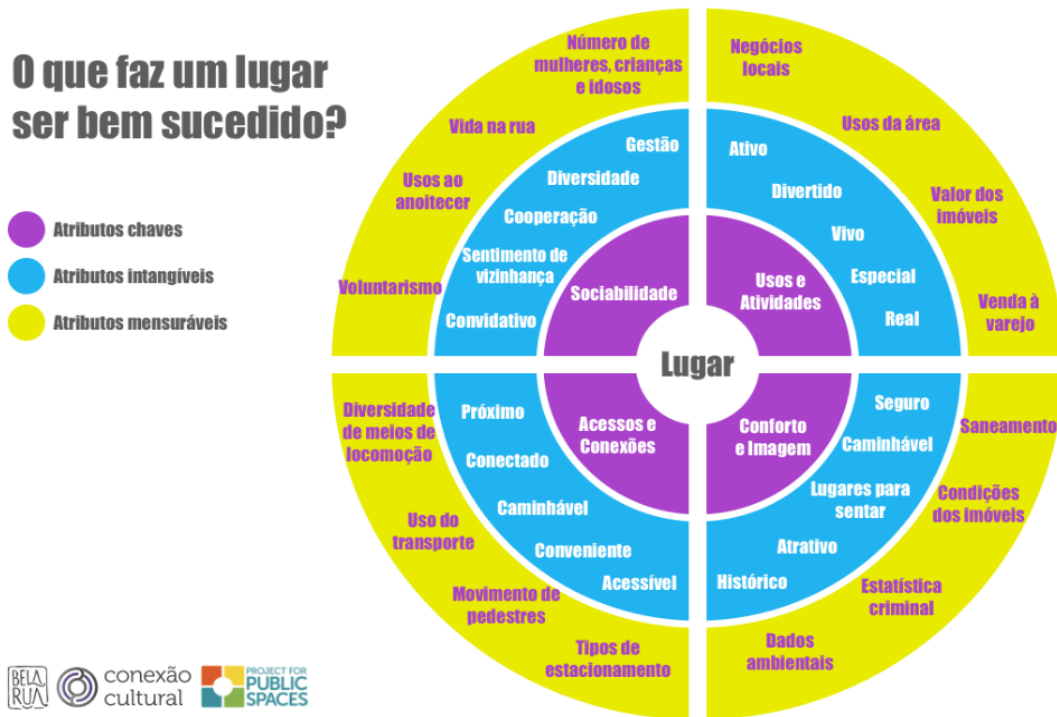


Figura 33. Como tornar um lugar ser bem sucedido

Fonte: Produzido por PPS e traduzido por Conexão Cultural e Bela Rua.

Para Hillier (2014) as relações imprescindíveis da urbanização, principalmente em cidades de grande influência como as globais, são baseadas nos fluxos de movimento de um lugar, uma vez que a atração de pessoas para uma região transforma coleções de edifícios em cidades vivas. Portanto, a revitalização de um local aliado à requalificação urbana influenciará na busca por elementos urbanísticos que podem mitigar as características genéricas em grandes centros urbanos contemporâneos.

No caso específico da região central do Rio de Janeiro, que começou a ser revisitada e requalificada, a questão mais relevante relacionada ao ativismo urbano e as práticas de intervenção colaborativa, deveria se apoiar na capacidade de transformação local por meio da adoção de novos usos em espaços que foram descaracterizados e esvaziados de seu significado social e cultural em decorrência de um processo de expansão urbana desordenado (Franco e Garcia, 2014). As propostas devem estar associadas ao resgate de espaços públicos considerados perigosos e

abandonados, por meio da multiplicidade de iniciativas que apresentam como ponto comum a reivindicação de seu caráter social e político, para tornarem-se palco de experimentações artísticas, centros de convivência e lazer (Hillier, 2014).

Para Oliver (2021), editor de uma revista presente nas principais metrópoles mundiais, os 49 bairros considerados mais atrativos e diferenciados do mundo possuem entre as suas principais características o sentido de comunidade, resiliência e sustentabilidade mediante a revitalização urbana, demonstrando a importância da identidade local por meio de seus atrativos históricos e culturais.

Entre os selecionados, está o bairro da Saúde, localizada entre o Centro e a Gamboa, mais especificamente no Setor A, onde se encontram os Museus do Amanhã, o MAR e os painéis do Cobra ao longo do boulevard Olímpico, e que vem passando pelo processo de revitalização (Fipe, 2019). Essa região da cidade, que se encontrava obsoleta e em total decadência, possuía diversos sobrados, agora utilizados como bares e restaurantes, principalmente no Largo de São Francisco da Prainha, que passaram em 2021, a receber apresentações musicais ao ar livre todos os domingos, transformando essa área histórica da cidade através da apropriação do espaço urbano como modelo de regeneração.

O local, além de ser reconhecido pela mistura de marcos históricos, arquitetura contemporânea e prestigiados redutos gastronômicos, possui como característica principal sua conformação urbana espacial, que organiza os imóveis, com frente para o Largo da Prainha de forma a estabelecer um grande largo em sua área central privilegiando o encontro de pessoas fomentando possibilidades de socialização (Vidal, 2021).



Figura 34. Largo São Francisco da Prainha em 2015

Fonte: <https://reficio.cloud/rio/hidrografia/noronha-santos-prainha/> acessado em jun.2022.



Figura 35. Largo São Francisco da Prainha em 2021

Fonte: <https://bafafa.com.br/arte-e-cultura/musica/som-na-sacada-no-largo-da-prainha>, acessado em jun.2022

3.4

Cidade genérica refletida no Porto do Rio de Janeiro: diagnóstico

Diante de todo o entendimento sobre a zona portuária do Rio de Janeiro, considera-se que o projeto para o porto carioca, pautado em diversos estudos urbanos de revitalização em outras zonas portuárias, é um exemplo rico em evidências do conflito estabelecido entre a modernização urbana espacial e as propostas de preservação em áreas históricas, diluindo grande parte de sua potencialidade (Pio, 2013). Esse fenômeno de pasteurização, de caráter mundial, onde é possível verificar o surgimento de urbanidades baseadas na homogeneidade espacial, é constituído de traços característicos de uma perda de qualidade urbana, essenciais para a manutenção da cidade (Moreira, 2014).

A renovação muitas vezes pretendida nos projetos não surge como uma forma de introduzir novas possibilidades para a vida urbana, mas opera a continuidade do status quo, pela utilização de mecanismos como a repetição de modelos, a produção em série e a grande escala (Moreira, 2014).

Sorkin (2000) acredita que o processo de urbanização contemporâneo, sem a criação de laços e memórias com nenhuma localidade específica é um reflexo de uma urbanidade emergente que se desdobrou das precondições urbanas modernas. Além da gentrificação e da bolha imobiliária, é possível encontrar nesses locais que passaram pela reconversão urbana os mesmos edifícios, hotéis e até mesmo aeroportos. Considera ainda que essas cidades são o reino da simulação onde a arquitetura ocupa papel fundamental como materialização de imitações. Processos como este favorecem o enfraquecimento de potencialidades ou até mesmo de outras urbanidades existentes da cidade (Moreira, 2014).

Verifica-se então, que em grande parte das operações urbanas contemporâneas de reestruturação de um lugar em contexto mundial, como no caso de Barcelona, Londres e Lisboa, é possível observar o processo de transformação da cidade em uma mercadoria inserindo-a no contexto de produção capitalista neoliberal para transformá-la em um grande atrativo turístico (Silva e Fratucci, A, 2022).

No caso específico do Rio de Janeiro, as transformações ocorridas na indústria portuária e seu evidente enfraquecimento favoreceram o desaparecimento de parte das características sociais e culturais formadoras da urbanidade local (Gonçalves e Costa,

2020). A solução proposta, diante das transformações e extinção gradual das atividades portuárias foi a de substituição de função, sendo está uma fórmula comum no cenário internacional de refuncionalização dos portos por meio de novos projetos urbanos (Moreira, 2014)

Entende-se que esta localidade, berço histórico do Rio de Janeiro, é de grande relevância no debate sobre preservação, uma vez que possui inúmeros atrativos peculiares que conectam em sua paisagem traços do passado, presente e do futuro, que há muito vinham sido esquecidos, tanto pelos cariocas quanto pelo poder público, e tornaram a ser estudados para sua reinserção no contexto atual da cidade, de forma geral a partir da realização de grandes eventos que tornaram-se molas propulsoras para o desenvolvimento da economia de cidades com frentes marítimas reformuladas (Indovina, 1999).

De acordo com o Comitê Rio 2016 (2009), a partir dos Jogos Panamericanos de 2007, a cidade do Rio de Janeiro vivenciou a “década de ouro” dos grandes eventos, sediando eventos desde o ano de 2011 até o ano de 2016 com os Jogos Olímpicos. No dossiê de candidatura do Rio de Janeiro à cidade-sede, o projeto urbanístico para a revitalização do Porto foi uma das quatro prioridades em um planejamento de longo prazo que previa a transformação da cidade por meio da inserção social que viabilizaria novos locais para habitação, empregabilidade e projetos para educação e esportes (Freitas e Santos, 2019), reinventa-se dessa forma o porto da cidade, em nome de um projeto maior – a então Cidade Olímpica.

Assim como em outros portos estudados, valorizou-se como uma das essências do projeto a reconquista da frente marítima, apoiada em um discurso de requalificação urbana que privilegia os espaços ao ar livre como uma base para novas atividades econômicas, como parques, complexos para feiras e congressos (Moreira, 2014), além de viabilizar uma estratégia de gestão urbana com a execução de atrativos e arquiteturas icônicas para a atração de turistas, executando um legado totalmente vinculado ao porte de um megaevento, servindo como uma vitrine tanto para a cidade sede quanto para o país (Freitas e Santos, 2019).

Entre as contribuições apresentadas para a cidade pelo COMITÊ RIO 2016 (2009), baseando-se em outros projetos de sucesso, estavam a criação de um bairro residencial, de entretenimento e turismo com ações que promoveriam a valorização do desenvolvimento social e econômico da população já residente no local. Preuss (2007) analisa que o projeto elaborado conjugaria em um mesmo espaço duas abordagens

clássicas para estruturas estabelecidas em eventos de grande porte, sendo a primeira delas, agressiva, baseada no estabelecimento de ícones arquitetônicos e edifícios monumentais funcionando como catalisadores de ações no processo de desenvolvimento dos centros urbanos (Hazan, 2002) e outra considerada menos provocativa, valorizando a identidade local.

Entre o patrimônio revitalizado e construído para o porto, a Praça Mauá ganha destaque, tornando-se a principal artéria do projeto Porto Maravilha, abrigando o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã, projetado pelo arquiteto Santiago Calatrava que foi responsável pelo projeto da *Puente de la Mujer* na revitalização do porto de Buenos Aires (Freitas e Santos, 2019) e pela execução da Estação Cais do Oriente na reconversão do porto de Lisboa. Outra obra icônica executada no projeto para o porto carioca foi o AquaRio, o maior aquário da América Latina (Freitas e Santos, 2019), outros portos estudados, como o de Lisboa, Roterdã, Cidade do Cabo, Barcelona e Baltimore também possuem aquários de grandes proporções. Próximo ao aquário, está situado o edifício espelhado projetado pelo arquiteto Norman Foster, que possui edifícios semelhantes com sua assinatura nos portos de Barcelona e Roterdã.

Além da previsão para a construção de um shopping, instalação presente em todos os portos estudados, o Porto Maravilha introduziu em sua orla, um sistema de veículos leve sobre trilhos, presente também no porto *Inner Harbor* em Baltimore. A última construção chamariz, considerada de caráter icônico, foi executada recentemente, em novembro de 2019, uma roda gigante denominada *Rio Star*, ao estilo da London Eye, localizada na capital inglesa (Freitas e Santos, 2019), e a exemplo da famosa roda gigante instalada no porto de *Victoria & Alfred Waterfront*, situado na Cidade do Cabo na África do Sul.

A figura 43, apresentada a seguir demonstra as semelhanças arquitetônicas e urbanísticas encontradas nos portos que serviram de exemplo para o projeto elaborado na Cidade do Rio de Janeiro. Verifica-se que muitas instalações se repetem, transformando a paisagem construída dos locais em uma imagem genérica, repleta de similaridades. Entre as instalações mais reproduzidas em as áreas portuárias revitalizadas, pode-se citar a presença marcante dos grandes centros comerciais, museus e projetos de arquitetura considerados de excepcional valor, por serem assinados por arquitetos internacionalmente famosos, tornando-se chamarizes turísticos.

Como citado anteriormente no tópico referente a metodologia, a seleção das metrópoles estudadas, situadas em continentes com realidades totalmente diversas, evidenciam as similaridades na valorização e dinamização da frente marítima portuária

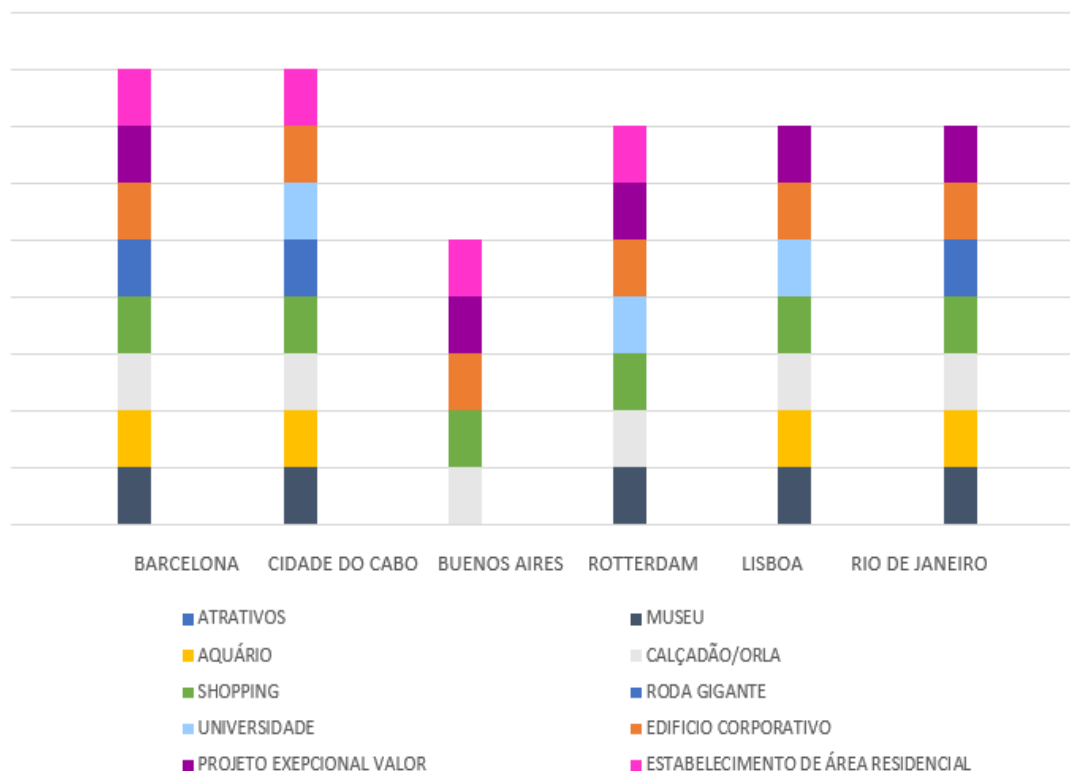


Gráfico 1. Comparação entre portos – instalações urbanas similares

Fonte: elaborado pela autora

O Porto do Rio de Janeiro, pós Rio 2016, diferentemente dos portos estudados acima, não se sustentou financeiramente, enfrentando inúmeras dificuldades por falta de recursos públicos e privados inclusive nos famosos museus como o Museu do Amanhã e o MAR (Freitas e Santos, 2019) e não executou grande parte do projeto elaborado, que era voltado para atender a população local como a construção de prédios residenciais e a conversão do Moinho Fluminense em um centro comercial.

Observa-se que o processo de ressignificação da região portuária, valorizou demasiadamente a construção de empreendimentos-âncoras, como os museus e os edifícios projetados por profissionais de excepcional valor (Freitas e Santos, 2019), e ao mesmo tempo assentiu a falta da vocação projetual voltada para a valorização de

suas marcas identitárias encontradas na arquitetura local, nos espaços vazios e até mesmo em seus vestígios deixadas pelo tempo.

Entende-se que a homogeneização de tipologias construtivas, semelhantes em todas as áreas do mundo, provocam a silenciosa desvalorização do projeto, que aos poucos perdeu sua força perante os visitantes e moradores da cidade.



Figura 36. Projeto pretendido para a nova paisagem do Porto do Rio

Fonte: portomaravilha.com.br

3.5

Opiniões e sugestões para o cenário atual

As informações apresentadas nesse capítulo foram pautadas no Método Qualitativo Exploratório de Explicitação do Discurso Subjacente (MEDS), que tem como principal característica a elaboração de entrevistas para a coleta de dados por meio de contextos informais (Nicolaci-da-Costa e outros, 2009). Esta forma de pesquisa, diferentemente das ciências exatas relacionadas majoritariamente aos métodos quantitativos de investigação, não busca a generalização de conclusões e sim as discussões a partir de diferentes perspectivas, objetivando a identificação, descrição

e análise das experiências e seus significados de forma espontânea para cada participante da pesquisa (Nicolaci-da-Costa e outros, 2004).

Para a melhor base de dados, foram selecionados profissionais vinculados ao tema em análise e verificada a opinião de moradores da região de acordo com estudo realizado por Silva e Fratucci (2016), no artigo apresentado a Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. Além dessas fontes foram estudados dois artigos relacionados ao tema publicados pela arquiteta urbanista e professora da Universidade Federal Fluminense Clarissa da Costa Moreira.

O grupo de entrevistados foi estabelecido a partir de critérios relevantes, principalmente a proximidade com o local de estudo, é constituído, em sua maioria, de arquitetos e urbanistas de grande relevância, que atuam e estudam a área portuária do Rio de Janeiro.

Os 05 profissionais entrevistados são: a arquiteta e urbanista Marcia Queiroz Bastos que atualmente ocupa o cargo de Subsecretária de Licenciamento Urbanístico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação na prefeitura do Rio de Janeiro; o arquiteto e urbanista Rodrigo Azevedo, titular do escritório AAA e reconhecido pelos trabalhos de requalificação urbana como a concessão urbanística Nova Luz (SP); o arquiteto e urbanista Rogerio Goldfeld Cardeman, Doutor pelo PROARQ e autor de quatro livros sobre as transformações urbana da cidade do Rio de Janeiro; o arquiteto e urbanista Aguinaldo Cesar Fratucci, doutor e mestre em geografia pela UFF e especialista em planejamento de destinos turísticos (UCB) e o arquiteto e urbanista Sydnei Menezes, ex-presidente do CAURJ, especialista em Roteiro Histórico do Porto e Geografia Urbana e coordenador de integração metropolitana da Secretaria Municipal de Urbanismo, Infraestrutura e Habitação da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro nos anos de 2017 / 2019.

Entre os questionamentos, buscou-se compreender a relação do porto com a cidade e a funcionalidade do projeto urbanístico proposto para essa localidade, revisitando questões como o processo de similaridade arquitetônica em grandes centros urbanos e o impacto dessa reestruturação contemporânea na paisagem construída, que acaba por remover inúmeras camadas morfológicas da cidade.

Cabe evidenciar que o compartilhamento de dados, opiniões e sugestões foram autorizados por todos os entrevistados, contribuindo com a pesquisa para a classificação da zona portuária do Rio de Janeiro como um local possuir de

características genéricas. O questionário base, utilizado nas entrevistas com cada profissional, está em anexo no final desta dissertação.

3.5.1

Projeto de reestruturação da zona portuária

Para compreender a noção de paisagem, por meio de uma perspectiva urbanística da zona portuária, é preciso antes entender o desenvolvimento dessa região e a motivação para o estabelecimento de um projeto de reestruturação contemporânea, evidenciando os impactos e as transformações decorridas dessa grande intervenção urbana (Bastos, 2022).

Para Fratucci (2022) o local é considerado como um marco do ponto de vista da formação sociocultural da cidade e, como patrimônio material e imaterial. De acordo com Azevedo (2022) trata-se de uma área histórica, preservada, em parte, devido a sua decadência econômica e isolamento físico do restante da cidade, fato este que estimulou o estudo para a implantação de novas funções na região (Bastos, 2022).

A paisagem observada no Porto do Rio de Janeiro deve ser reconhecida a partir da sobreposição de camadas do tempo, que podem ser remontadas por meio de quatro séculos de história (Mesentier e Moreira, 2014). Esse processo, atual, de reconstituição da imagem do lugar deve-se a desconstrução e desqualificação do ideário de decadência imposto pelo tempo para reativar uma importante centralidade da cidade (Cardeman, 2022) projetando as paisagens desse lugar, principalmente em escala internacional.

A nova imagem e espacialidade propostas no início, para o projeto estruturado para o porto, priorizou interesses específicos, na tentativa de reapropriar vetores culturais dominantes, seguindo uma receita genérica no processo de revitalização urbana (Mesentier e Moreira, 2014). À exemplo de inúmeras iniciativas semelhantes de revitalização urbanística, paisagística e ambiental, principalmente em regiões portuárias, se propôs em qualificar e renovar o espaço urbano, modernizar a infraestrutura urbana, além da renovar e adequar o uso do solo, com ocupação mista e integrada de comércio, serviços e principalmente habitação (Menezes, 2022).

Entre as principais modificações estabelecidas no projeto, que permanecem ativas até os dias de hoje, evidencia-se a demolição da perimetral, que resgatou a vista da baía de Guanabara e a nova urbanização junto a orla (Bastos, 2022). Pode-se ainda

pontuar a implantação do VLT - veículo de transporte sobre trilho e o redesenho da Praça Mauá, reforçando sua imagem como uma importante centralidade da região (Menezes, 2022).

Para Fratucci (2022) O projeto de característica autoritária, apoiado pelo setor imobiliário e construção civil, basicamente importou um modelo que vem transformando todas as cidades com propostas de revitalização de seus *whaterfronts*, em paisagens nitidamente similares. Observa-se ainda, segundo Cardeman (2022) que alto valor atribuído as CEPACs promoveram uma explosão de edifícios corporativos de alto padrão impulsionados por fundos imobiliários estrangeiros, que puderam arcar com o aumento sob o valor terra.

Olhando especificamente para o mercado imobiliário, percebe-se que a promoção da valorização imobiliária de uma área urbana está ligada à produção de “imagens síntese” dos lugares, que buscam vários graus de identificação com seus grupos-alvo, trabalhando, ainda, a percepção mesma da paisagem urbana “real”. (Mesentier e Moreira, 2014).

Entende-se, conforme aponta Cardeman (2022) que o projeto priorizou a infraestrutura urbana feita nas ruas e na mobilidade, mas que, por falta de gestão, estão se deteriorando, menosprezando a revisão do desenho do tecido urbano. Parte do projeto não foi concluída, a área permanece com inúmeros vazios urbanos e de certa forma subutilizada. Com a pandemia do Covid-19, que provocou um outro tipo de esvaziamento do centro da cidade, o processo de reocupação proposto foi mais uma vez prejudicado, inviabilizando novamente a ocupação da região (Fratucci, 2022).

De acordo com Azevedo (2022), o caminho escolhido para a renovação portuária foi um equívoco para a cidade como um todo, uma vez que a ausência de um projeto urbano, para uma área de grandes proporções, do tamanho do bairro de Copacabana, propicia consequências nefastas para cidade, como por exemplo, a falência da referida intervenção, onde é possível identificar poucos edifícios construídos, nenhuma unidade residencial entregue até o momento e o esvaziamento total da região.

Portanto, ao compreender o projeto pelo ponto de vista estético, certamente observa-se que a região se encontra mais acessível e cuidada, porém ao observar pelo ponto de vista orgânico, remete a um “enxerto”, sem correlação com o que ocorre no restante do tecido urbano (Fratucci, 2022).

Pelo ponto de vista da percepção da população adulta de moradores dos bairros da Gamboa e Saúde, avaliada no artigo denominado: Turistificação nos bairros da Gamboa e da Saúde, Rio de Janeiro: percepção dos moradores como sujeito coletivo apresentado na Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo (2016), buscou-se compreender a perspectiva do morador, com base em sua vivência e entendimento da localidade como um espaço de construção e de não exclusão social.

A partir da análise de resultado das entrevistas revisitadas, entende-se que a grande maioria dos entrevistados, analisa como uma vantagem a proximidade da região com o centro uma cidade, enxergando na localização uma oportunidade quanto ao mercado de trabalho e o acesso aos serviços.

Quanto aos aspectos referentes ao projeto estabelecido para a região portuária, prevaleceram as opiniões contrárias a proposta, apontando o beneficiamento assimétrico. Para os moradores aspectos como infraestrutura básica foram ignorados (Silva e Fratucci, 2022) em detrimento a construção de grandes obras de característica monumental como os museus, identificando que a grande maioria de frequentadores do bairro, turistas e visitantes, permanece sazonal sendo identificada apenas nos finais de semana.

3.5.2

Características do processo de reestruturação da paisagem do local

Revisitar e mesclar em um só projeto categorias referentes a identidade cultural, espaço, turismo e território a partir de suas relações e implicações com o processo do planejamento urbano nos faz questionar o papel da paisagem construída em grandes projetos de reestruturação urbana contemporânea. Vale destacar que o reconhecimento da paisagem, como um ativo econômico na conjuntura de grandes projetos para modificação de um lugar, de rápidas temporalidades, pode implicar em graves consequências para a cidade (Mesentier e Moreira, 2014).

Assim como na língua portuguesa, o termo genérico é utilizado em arquitetura para definir uma tipologia pouco especifica que abarca em si uma multiplicidade. O processo de ressignificação da região portuária, assim como em outros projetos similares de reestruturação urbana, valorizou demasiadamente a construção de empreendimentos-âncoras, provocando um discreto, mas duro processo de

gentrificação nos bairros da Saúde e Gamboa, incluindo parte do morro da Providência e Morro da Conceição (Fratucci, 2022).

O processo de modificação dessa localidade, que ainda se encontra em curso, 11 anos após as tratativas para a sua realização e implantação (Cardemann, 2022), baseia-se no ideário de entregar ao carioca uma nova atração turística com vocação residencial e comercial a partir de grandes modificações para a reapropriação da paisagem urbana e todo o seu significado histórico, com a remoção da Avenida Perimetral e inserção de novas formas de mobilidade como a Via Binário e até mesmo a implantação de grandes obras como museus, produzindo novas imagens para a o lugar (Bastos, 2022)

Verifica-se então que neste processo de modificação, essa região antes taxada apenas como um local destinado ao trabalho e habitações de baixa renda passa a ser associada a atividades culturais (Mesentier e Moreira, 2014) com projeção de caráter internacional e com potencialidade ilimitada, revertendo a imagem associada de um espaço totalmente voltado para os serviços, transformando-a em um local de consumo.

Esse novo modelo de gestão da cidade, evidenciado por um fenômeno de diversificação da economia, atraindo novos olhares e consequentemente inúmeros tipos de investimentos está totalmente associado a nova imagem que o lugar deseja transmitir tanto ao morador quanto ao visitante (Bastos,2022), sendo também conhecido por *marketing* das cidades (Sánchez, 2010).

A paisagem é um elemento relevante para as identidades sociais e ao mesmo tempo motor da valorização imobiliária de uma área urbana, pois é capaz de fortalecer uma relação de identidade e de desejo entre essa área e o público apto a constituir a demanda efetiva à produção imobiliária nessa área (Mesentier e Moreira, 2014).

Ao analisar a reestruturação da paisagem pelo ponto de vista de mercado imobiliário, identifica-se que a valorização de uma certa rua ou até mesmo bairro está totalmente vinculada à produção de imagens síntese, que determinem a nova representação deste local (Mesentier e Moreira, 2014) buscando estabelecer um novo ideário para a paisagem local, como pode ser observado nos novos empreendimentos executados na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Na busca pelo questionamento do que essa intervenção de reconstrução urbana se inspira ou até mesmo reproduz, revelam-se os impactos da operação sobre o local e

a cidade em sua forma mais ampla. A multiplicidade de formas e aspectos culturais, encontram-se associados ao identitário da população local, devendo ser respeitados para a construção de uma nova experiência individual e coletiva do carioca (Bastos, 2022).

Na proposta para a reapropriação da paisagem urbana, novas construções de arquitetura contemporânea, com painéis espelhados e grande estatura mesclam-se a casarios antigos oriundos da arquitetura do período colonial e imperial. Na paisagem ainda é possível identificar os grandes armazéns que remetem às estruturas portuárias da cidade industrial (Mesentier e Moreira, 2014). A Recuperação antigos sobrados que estão em condições precárias, nessa região (Fratucci, 2022) é mais significativa em termos de arquitetura do que executar novas construções que não se inserem de forma alguma ao contexto local.

3.5.3

Sugestões para o futuro

Diante de toda a temática abordada nas questões analisadas, recupera-se o processo histórico da paisagem portuária, simbolicamente marcada pelos vazios urbanos e pelo esquecimento. Entende-se que entre as relações imprescindíveis da urbanização, encontra-se o fluxo de movimento de um lugar, marcado pela circulação de pessoas, transformando coleções de edifícios em cidades vivas.

O projeto para a revitalização aliado à requalificação urbana que vem sendo implantado no local, se encontra focado no setor turístico e corporativo, sem a adequada gestão sobre o solo urbano pela CEDURP (Cardeman, 2022). Um local de grandes proporções como a região portuária, que abriga 03 bairros, necessita ter uma ocupação de uso múltiplo, com prioridade para habitação (Menezes, 2022) incluindo faixas de renda diversificadas como preconiza a nova Lei estabelecida no projeto Reviver Centro.

As relações complexas na nova formação sócio territorial e as imagens que dela resultam, implicam na identificação com o lugar e suas conexões identitárias, neste sentido a utilização da palavra reestruturação para caracterizar o projeto ainda em curso evoca a manutenção da vida por meio da ocupação local em horários diversos (Azevedo, 2022).

Torna-se evidente, a partir da análise de todas as entrevistas com especialistas em urbanismo, que a transição em curso deste espaço, implica na existência de moradores no local, para pleno funcionamento além do horário comercial. A área já possui estrutura urbana instalada o que facilita a ocupação residencial (Fratucci, 2022) e sua convivência com os novos edifícios corporativos instalados faz-se saudável e produtiva para a manutenção da imagem do lugar.

Para Menezes (2022) o conceito essencial do urbanismo contemporâneo está baseado no equilíbrio e na proximidade entre a moradia e o emprego, ambos situados em uma escala humana, menos dependente do transporte público e valorizando o deslocamento a pé, onde de forma geral as principais demandas são atendidas em raio de até 1 Km, a partir da moradia de cada cidadão. Não cabe na contemporaneidade uma cidade como as modernistas, de um uso só (Cardeman, 2022).

Para o melhor aproveitamento do espaço, o porto deve ser tratado como um bairro com usos diversos e ter suas características históricas preservadas (Azevedo, 2022), a manutenção de suas características morfológicas na recuperação de casarões e galpões, funcionalizando-os como habitação seria o ideal para o melhor aproveitamento da região (Fratucci, 2022) na contramão do processo de gentrificação urbana e bolha imobiliária.

4

Conclusão

Durante toda a exposição do trabalho, torna-se evidente a relação profunda existente entre o porto e a cidade, que juntos acabaram por determinar inúmeras características urbanas e principalmente a relação da cidade com seu habitante. Fez-se fundamental contextualizar esse espaço extenso e heterogêneo para compreender a sobreposição de camadas do tempo que podem ser facilmente observadas no local.

A partir da investigação dos elementos urbanísticos que atuam como agentes mitigadores das características genéricas relacionadas à valorização da história e da arquitetura local, foram avaliadas as intervenções atuais ocorridas na paisagem que evidenciam o processo de similaridade arquitetônica em grandes centros urbanos, com enfoque voltado para grandes obras urbanísticas de caráter icônico que valorizaram majoritariamente o aspecto turístico da região para a atração de pessoas transitórias em horário comercial.

Entende-se que o conceito de cidade genérica, se manifesta de acordo com a necessidade de olhar para as cidades contemporâneas de forma crítica, evidenciando os problemas atuais referentes às urbes nas quais vivemos, ao passo que estão cada vez mais desfiguradas, encontrando-se em constante desenvolvimento.

Como resultado da constatação desse fenômeno de grandes proporções proveniente da rápida globalização das cidades, nota-se que muitos lugares ao redor do globo estão ficando semelhantes, principalmente quando este assunto se refere às Metrôpoles. Características próprias de cada cidade, que representam a sua história de urbanização estão se perdendo para uma arquitetura pasteurizada repleta de vícios que interferem no desenho do tecido urbano preexistente.

A cidade genérica, visualmente é representada por um conjunto de construções não conectadas com a vivência da cidade, formando um novo conceito de condição urbana, que apenas por sua proximidade tornam-se parte integrante de uma nova realidade imposta ao local, com estratégia de difusão em escala global, transformando a imagem da cidade em um produto de consumo internacional, e não valorizando a importância da diversidade cultural local.

Pode ser facilmente representada por aspectos da vida estereotipada de cada aglomeração urbana, uma vez que sua rápida reprodução, de forma globalizada, revela uma de suas principais características observadas no estudo de outras regiões, uma

perenidade descartável, que pode ser substituída ou alterada a qualquer momento, na medida em que não há a valorização do tempo sendo validada a cópia e a banalização da arquitetura.

Por se encontrar em constante transformação, e em ininterrupta modificação, perde características próprias de sua evolução. Dessa forma, foram analisadas as transformações ocorridas em algumas cidades portuárias que sofreram processo de revitalização urbana, com ocorrência da cidade genérica em uma paisagem pasteurizada, principalmente nas últimas décadas, comparando com a implantação do projeto do Porto no Rio de Janeiro, evidenciando os efeitos ocasionados pela globalização, com interferência direta no desenho do tecido urbano, de modo a impactar na paisagem construída.

Na análise comparativa realizada nas zonas portuárias reformuladas, pode-se observar que várias instalações de equipamentos urbanos se repetem como: edificações com fachada envidraçada de rápida modulação, aquários, museus, rodas gigantes e empreendimentos-âncoras que promovem a atração de turistas para a sua visita. Em todas os estudos de caso, pode-se perceber que as regiões portuárias eram espaços históricos de grande relevância para a cidade, que com o passar do tempo, perderam sua representatividade tornando-se de forma geral espaços marginalizados.

Verificou-se ainda que esses projetos de reconversão urbana, fomentam o processo de competição por ícones arquitetônicos e a turistificação das zonas portuárias, afim de ganhar projeção internacional, culminando em um discreto processo de gentrificação, revelando-se em projetos de contrastes, compreendendo universos distintos, uma vez que ao mesmo tempo em que apresentam investimentos públicos e privados em certos setores do projeto, outros permanecem sem desenvolvimento.

Observa-se que de forma geral, a região portuária sofre atualmente com a degradação e a falta de investimento público e privado. Assim como no porto, a vizinhança imediata, mais especificamente, a área central da cidade, como um todo, possui uma população flutuante de grandes proporções. Para tentar reverter a situação que vem assolando a região, a nova gestão da Prefeitura do Rio elaborou um plano de recuperação urbanística por meio da Lei Complementar n°229 de 14 de julho de 2021 e do Decreto n°48.348 de 2021, estabelecendo um projeto para estimular a recuperação social, econômica e urbanística da região central, contudo de acordo o Plano de Requalificação do Centro do Rio de Janeiro (2021) entre as ações emergenciais,

definiu-se que a área do porto, gerida pela CDURP não seria incluída no projeto Reviver Centro.

Para a aplicação e comprovação do conceito estudado na região portuária, a principal metodologia utilizada, além da revisão bibliográfica com pesquisa da realidade existente em várias regiões portuárias do mundo, identificando as características semelhantes de implantação, análise histórica, foi a realização de uma série de entrevistas semiestruturadas, por meio de software de comunicação online com profissionais de renome na área da arquitetura e urbanismo, que pesquisam e atuam em pautas relacionadas a região portuária e ao desenho da cidade e análise de informações obtida junto a uma entrevista executada junto a moradores da região.

A partir da compatibilização de dados pode-se concluir que a grande maioria dos entrevistados considera que o projeto estabelecido para o local possuía inúmeras qualidades, contudo por sua característica autoritária, apoiado majoritariamente pelo setor imobiliário e construção civil, acabou por importar um projeto modelo, que vem transformando todas as cidades com propostas de revitalização de suas frentes marítimas, em paisagens nitidamente semelhantes. Podendo ser definido como um processo assimétrico de urbanização, com valorização da função turística em detrimento da habitacional.

Revisitar e mesclar em um só projeto categorias referentes a identidade cultural, espaço, turismo e território a partir de suas relações e implicações com o processo do planejamento urbano e principalmente moradia, faz-se extremamente necessário, principalmente em um período pós pandêmico, em que a área central da cidade foi muito afetada em função das medidas de isolamento social estabelecidas pelo governo.

Mesmo com as inúmeras motivações para a reabilitação de bairros, que podem se tornar facilmente novas centralidades, ainda se investe na expansão urbana de novos bairros distantes dos principais atrativos da cidade. Verifica-se que para o melhor aproveitamento do espaço, a região portuária deve ser valorizada e tratada como um bairro com a manutenção de suas características morfológicas na recuperação de antigas edificações e galpões, funcionalizando-os como habitação, na contramão do processo de gentrificação urbana e bolha imobiliária.

Observou-se ainda que na área requalificada a partir do projeto para o porto do rio de janeiro, a questão mais relevante relacionada ao ativismo urbano e as práticas de intervenção colaborativa, deveria se apoiar na capacidade de transformação local por meio da adoção de novos usos em espaços que foram descaracterizados e

esvaziados de seu significado social e cultural em decorrência de um processo de expansão urbana desordenado. Desse modo, reinventar uma localidade da cidade implica na reconstrução da sua imagem, na busca da correção de percepções negativas e na minimização, mesmo que por hora, de problemas sociais que abrangem antigos dilemas estruturais.

O Centro do Rio, e principalmente a Zona Portuária, estão sentindo os impactos imposto pela pandemia do covid-19 que esvaziou, ainda mais, a região central. Em função da realidade existente é premente realizar estudos na região, para tentar resgatar a possibilidade de ocupação, sobretudo residencial, e retomar a vida ao local fora do horário comercial. A possibilidade de retorno do uso residencial na área central, resulta na recuperação e na nova instalação do comércio de primeira necessidade, baseado no equilíbrio e na proximidade entre a moradia e o emprego, menos dependente do transporte público e valorizando o deslocamento a pé.

Torna-se evidente, a partir da análise de todas as entrevistas com especialistas em urbanismo, que a utilização da palavra reestruturação para caracterizar o projeto evoca a manutenção da vida local por meio da transição em curso, que implicará na proposta de uma nova ocupação residencial, que deverá conviver com os novos edifícios corporativos instalados, fazendo-se saudável e produtiva para a manutenção da nova imagem do lugar.

Diante da atual conjuntura observada no Porto do Rio, evidencia-se que para dar continuidade ao projeto estabelecido anteriormente, não há como se priorizar um único uso, mas sim a combinação entre eles. Apesar da excelente inserção urbana e das melhorias já implantadas, é necessária a atração de mais empresas e geração de empregos para os demais setores da operação urbana, e não somente o setor A, que se beneficia de sua proximidade com o Centro e com os edifícios de cunho cultural e turístico recentemente construídos.

Entende-se que para a região, a reconversão urbana por meio do uso residencial, a renovação de espaços culturais com mais conveniência, cultura, lazer, como já vem ocorrendo na requalificação do Largo de São Francisco da Prainha será o melhor caminho para um futuro próximo, sobretudo nesse momento em que o desenvolvimento da modernidade aliado a globalização nas cidades contemporâneas está levando a uma crise sistêmica, climática e até mesmo arquitetônica.

Como considerações para trabalhos futuros, sugere-se a realização de uma pesquisa de campo com os moradores da região, evidenciando os pontos do projeto

proposto, Porto Maravilha, que não foram atendidos e necessitam de modificação para o melhor funcionamento do bairro a partir do conceito de *caminhabilidade*, ou seja, utilização dos meios de transporte já implantados, como VLT, sem os automóveis e maior uso de ciclovias. Recomenda-se ainda o mapeamento dos imóveis existentes que podem ser convertidos em uso residencial, analisando os impactos que esta conversão causaria em um raio de aproximadamente 5km.

5

Referências Bibliográficas

Abreu, Maurício de A. - **A evolução urbana do Rio de Janeiro.** - IphanRio / Zahar, 1987.

Andreatta, Verena. – **Barcelona e o Port Vell. – Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária** - Casa da Palavra – 2010 – Rio Janeiro

Araújo, Márcia; de Almeida, Maria Geralda. - **A paisagem do núcleo pioneiro de Goiânia: uma interface entre patrimônio e a metrópole contemporânea** - revista RAEGA - O Espaço Geográfico em Análise, 2007.

Azevedo, Rodrigo. Opiniões sobre a Zona Portuária. Comunicação pessoal, Rio de Janeiro, março 2022.

Balducci, A. e Fedeli, V. - **The State of European Cities Report: some critical reflections upon urban phenomena in the European Union 1** – revista Urban Research & Practice, 2009.

Barros, Maria Teresa Guilhon. – **Imaginários urbanos e a região portuário do Rio de Janeiro; um olhar sobre os processos anteriores a reforma de 2010** – revista Mosaico – v.5 – 2014.

Bastos, Marcia Queiroz. Opiniões sobre a Zona Portuária. Comunicação pessoal, Rio de Janeiro, março 2022.

Bonela, Davi. – **Futuro das Cidades, Futuro do Planeta** – Observatório do Amanhã, Museu do Amanhã – 2016.

Cardeman, Rogério Goldfeld. Opiniões sobre a Zona Portuária. Comunicação pessoal, Rio de Janeiro, março 2022.

Caroline Zenato e André Souza Silva - **Requalificação de Espaços Residuais Portuários no Brasil: Os Casos do Porto Maravilha e do Cais José Estelita** – 2017.

Cavallieri, Fernando. – **Cidade do cabo e o Victoria & Alfred Waterfront. – Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária** - Casa da Palavra – 2010 – Rio Janeiro

Chou, José Walter Teles e Andrade, José Roberto de Lima – **“Intervenção arquitetônica e produto turístico”** – Caderno virtual de turismo – IVT – Volume 6 n°4, 2006.

Cuevas, Karen Seaman - **O Modelo Barcelona de Espaço Público e Desenho Urbano. Port Vell: imagem e espaço público de um Porto Urbano** - Mestrado Oficial em Desenho Urbano: Arte, Cidade, Sociedade, 2012

Dias, Sérgio – **Rio de Janeiro e o Porto Maravilha - Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária** - Casa da Palavra – 2010 – Rio Janeiro

Figueira, Jorge - **A Lisboa da Expo'98: Projeto e Legado** – Revista Arqtexto, UFRGS, Brasil, 16 – 2012.

Figueira de Sousa, João e Fernandes, André - **Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa** - acessado em 25 de junho de 2022. URL: <http://journals.openedition.org/confins/7702>

Ferreira, S., Visser, G. - **Creating an African Riviera: Revisiting the Impact of the Victoria and Alfred Waterfront Development in Cape Town** - Urban Forum 18, 2007.

Fratucci, Aguinaldo Cesar. Opiniões sobre a Zona Portuária. Comunicação pessoal, Rio de Janeiro, março 2022.

Freitas, Ricardo Ferreira e Carmo Dos Santos, Maria Helena - **Porto Maravilha: para onde vai este legado?** Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – 2019.

Galindo, Vinicius Bezerra de Moraes – **Da cidade genérica ao junkspace: o pensamento de Rem Koolhaas sobre a cidade contemporânea** – 2018.

Giacomet, Luciana – **Revitalização portuária: caso Puerto Madero** – Programa de pesquisa e Pós graduação em arquitetura da Universidade federal do Rio Grande do Sul, 2008

Giannella, Leticia - **A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha** - Espaço e Economia – 2013.

Gondar, J. - **memória individual, memória coletiva, memória social** - Morpheus - Revista Eletrônica em Ciências Humanas, número 13, 2008 -ISSN 1676-2924

Hillier, Bill – **The Generic City and its Origins** - Architectural Design, September Vol.84, 2014.

Huyssen, Andreas - **Seduzidos pela memória do Rio de Janeiro**, Aeroplano, 2000.

Jarauta, F. - **contruir a cidade genérica** - Salamanca: Revista de Estudios, n.49, 2002, e DC Papers – Revista de Crítica y Teoría de la Arquitectura, n. 23, jun. 2012.

Jeudy, Henri Pierre - **Espelho das cidades** – editora Casa da Palavra, Rio de Janeiro, 2005.

Koolhaas, Rem – **Três textos sobre a cidade: Grandeza ou, O problema do grande; A cidade genérica; Espaço-lixo** – editora Gustavo Gili – 2014

Koolhaas, R., A. C. T. - **Mutations, and Barcelona AR. Arc en rêve centre d'architecture.** - OMA Rem Koolhaas living, vivre, Leben, 1999.

LIMA, E. F. W. e MALEQUE, M. R. - **Cultura, Patrimônio e Habitação: possibilidades e modelos** - 7Letras, 2004, p. 146, il.

Krinsky, C. H - **How Manhattan's port shaped streets and building locations.** - HEIN, C. Port cities: dynamic landscapes and global networks. Nova York: Routledge, 2011. p. 198-213.

Link, S. - **Neighborhood interaction and place attachment among family gentrifiers. The case of the Kop van Zuid, Rotterdam** - Dissertação de Mestrado, 2011.

Lynch, Kevin – **A imagem da cidade** – editora Martins Fontes – São Paulo 2006

Magnus Luiz Emmendoerfer, Elias José Mediotte, Caio Augusto de Souza Vasconcelos, José Ricardo Vitória y Alcielis de Paula Neto - **Placemaking como vetor de desenvolvimento em uma sociedade pós-pandemia** - Revista DELOS, Vol 13 N° 37, 2020.

Menezes, Sydney. Opiniões sobre a Zona Portuária. Comunicação pessoal, Rio de Janeiro, março 2022.

Morezzi, Emanuele - **Memory and Transformation: the case of Victoria & Alfred Waterfront, Cape Town** - PortusPlus Review, n.4, 2010.

Myers, Fred R. - **Ways of Place-Making. La Ricerca Folklorica** - Grafo s.p.a., <https://doi.org/10.2307/1480159>, 2002.

Nicolaci-da-Costa, A. M., Romão-Dias, D. & Di Luccio, F. - **Uso de Entrevistas On-Line no Método de Explicitação do Discurso Subjacente (MEDS)**, 2009.

Nóbrega, Liliana - **Arquiteturas sem conteúdo. Estruturas arquitectónicas na requalificação das cidades “Big Box”.** - Revista Arquitectura Lusíada, N. 5 (1.º semestre 2014): p. 155-175. ISSN 1647-900

Pablo H Mendes, Celso Romanel, Marcos A. V. de Freitas (COPPE-UFRJ) - **Relações Porto-Cidade: Realidade e Perspectivas no Brasil** – 2016.

Oliver, Huw - **The 49 coolest neighbourhoods in the world** - Time Out magazine – 2021 <https://www.timeout.com/coolest-neighbourhoods-in-the-world>

Pacheco, Bianca Teixeira Moret - **intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro para os Jogos Olímpicos de 2016: um olhar sobre a zona portuária** Campinas: PUC-Campinas, 2021.

Parkerson, Brenda; Saunders, John. - **City branding: Can goods and services branding models be used to brand cities?** Place Branding – 2005.

Pio, Leopoldo - **Cultura, patrimônio e museu no Porto Maravilha** - Revista Intratextos, 2013, vol 4, no1, p. 8-26. DOI: 10.12957/intratextos.2013.8565

Preuss, Holger. **The conceptualisation and measurement of mega sport event legacies.** *Journal of Sport & Tourism* - v. 12, n. 3-4, p. 207-227, 2007.

Raymundo, Gisele. – **Roterdã e o Kop van Zuid. – Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária** - Casa da Palavra – 2010 – Rio Janeiro

Rego, Helena de Almeida. – **Buenos Aires e o Puerto Madero. – Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária** - Casa da Palavra – 2010 – Rio Janeiro

Ribeiro, Cláudio Rezende. - **A ideologia genérica ou a crítica da crítica de Rem Koolhaas.** - Arquitextos, São Paulo, 2010 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.121/3444>>.

Rio, João. A alma encantadora das ruas. Rio de Janeiro: Secretaria municipal de cultura. (Biblioteca Carioca; v.4), 1987.

Salgueiro, T. B. - **Problemas em torno de um conceito complexo.** - In: MEDEIROS, C. A. (org.). *Geografia de Portugal - Sociedade, paisagens e cidades.* Lisboa, Círculo de Leitores.

Sánchez, F. e Moura, R. - **Cidades-modelo: espelhos de virtude ou reprodução do mesmo** - Publicação semestral do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1999.

Sandroni, Luciana – **História do Rio de Janeiro através da arte** – editora Pinakothek – Rio de Janeiro 2010.

Silva, M.H.; Fratucci, A. C - **Turistificação nos bairros da Gamboa e da Saúde, Rio de Janeiro: percepção dos moradores como sujeito coletivo.** *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, São Paulo, 2016. <http://doi.org/10.7784/rbtur.v16.2370>

Soares, Manuel Pereira – **A dificuldade em definir cidade: atualidade da discussão à luz de contributos recentes** - Cadernos Metrópole, 2019.

Sutton, Oliver - **La remodelación de la Marina Port Vell de Barcelona: estudio de caso sobre el papel del City branding en el gobierno urbano** - Revista Transporte y Territorio, 2015.

Titon, C.P. - **Reestruturação produtiva e regeneração urbana - artigo apresentado na II Conferência de Desenvolvimento** - CODE, IPEA, 23-25 de novembro de 2011, Brasília.

Turazzi, Maria Inez – **Rio, um porto entre tempos: modos de ser, modos de conhecer** – Editora Bazar do Tempo – 2016

Vainer, Carlos B.- **Cidade de Exceção: Reflexões a Partir do Rio de Janeiro.** - Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano (ANPUR), vol. 14, 2011.

Vieira, Otávio Augusto e Castrogiovanni, Antonio Carlos – **Um olhar sobre a revitalização do bairro Puerto Madero em Buenos Aires - Rosa dos Ventos, vol. 2, núm. 1, enero-junio** – 2010

Yázigi, Eduardo – **A alma do lugar; Turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas** – Editora Contexto – 2001

Wirth, Louis - **O urbanismo como modo de vida** - In: FORTUNA, C. (org.). Cidade, cultura e globalização. Oeiras, Celta.

Apêndices

Apêndice A: questionário – entrevista método MEDS

- 1- Peço, por favor, um breve currículo
- 2- Qual seu conhecimento sobre o projeto desenvolvido chamado Porto Maravilha?
- 3- Dê sua opinião sobre a região portuária do Rio de Janeiro?
- 4- Quais os pontos fortes e fracos do projeto na sua opinião?
- 5- Como viu esse projeto? era melhor antes ou agora?
- 6- Você considera que o porto deve ser direcionado ao uso habitacional ou corporativo/comercial?
- 7- Quando você pensa no Porto do Rio de Janeiro, qual o primeiro marco dessa região que lhe vem à cabeça?
- 8- Assim como na língua portuguesa, o termo genérico é utilizado em arquitetura para definir uma tipologia pouco específica que abarca em si uma multiplicidade. Você pode citar um elemento genérico observado no projeto estabelecido para o Porto do Rio de Janeiro?
- 9- Quais elementos desse projeto poderiam ser facilmente encontrados em outros portos do mundo?
- 10- Quais os elementos que você considera que não se inserem no contexto local?

Apêndice B: elaboração de matriz

QUADRO SÍNTESE - CATEGORIAS	
1 - NOME DO PROJETO	2 - LOCALIZAÇÃO
3 - ANO/DATA	4 - MOTIVAÇÃO
5 - ÁREA	6 - FINANCIAMENTO
7 - PREEXISTÊNCIAS	8 - PROJETOS DE ARQ. MONUMENTAL
9 - ELEMENTOS ÂNCORA	10 - VARIAÇÃO DE USOS