

“Globalização, Reestruturação Produtiva e Intervenções Urbanas em áreas e transformação:  
O caso dos portos Latino-americanos”

## **PORTO MARAVILHA – A OBSOLESCÊNCIA DE UM MODELO**

**Jorge Bassani**  
FAU-USP

Fui convidado para fazer uma apresentação sobre as intervenções do porto no Rio de Janeiro e a farei a partir de um viés muito específico. Ou seja, podemos fazer abordagens muito diferentes para avaliar os impactos de qualquer grande intervenção na cidade, em especial no caso do Rio de Janeiro, aqui no Brasil, onde os contextos específicos da nossa condição geopolítica e econômica, e também pelo próprio contexto histórico em que acontece, nos são muito mais agudos, por vivenciarmos os cotidianos no qual eles impactam.

O viés específico a que me refiro é a insistência num determinado modelo já bastante desgastado, obsoleto. Pegando um gancho com o que Eduardo Nobre, que me precedeu no debate, colocou: “intervenções para quem?”. Considero que precisamos ter como ponto de partida sobre as intervenções no Porto Maravilha esta pergunta do Eduardo. E antes de lançá-la, ele desenvolveu uma profunda análise sobre a insolvência desses grandes projetos urbanos quando direcionado especificamente para o mercado.

A observação do projeto para o Porto Maravilha pelo viés da insistência do modelo pode ser proposta em três vias que se complementam. A primeira via é exatamente a apresentação do Eduardo, não precisamos voltar a ela. Ele foi muito eficiente na demonstração de como se monta o negócio “intervenção urbana”, ou o “grande projeto urbano”, GPU, para e a partir das cidades, enfatizando, inclusive, que muito pouco se observa os fluxos e as reais necessidades urbanas nesses projetos. Na verdade, se toma um estoque de terra infraestruturada, com potencial para fazer as transformações. A partir daí, ela adquire valor futuro, abstração de mercado, pouco importa as condições de fato urbanas e sim um pedaço de cidade onde pode ser operado um grande negócio imobiliário e financeiro. Trata-se de um processo de reintegrar estes trechos da cidade, por meio da valorização econômica, ao sistema produtivo. No contexto neoliberal é uma reintegração muito seletiva, porque estamos no câmbio da “era industrial” para um sistema produtivo das abstrações, da informação e do entretenimento, a reintegração tem que atender a este sistema. Então, esse é o primeiro modelo que a intervenção na zona portuária segue.

A segunda via de observação do modelo internacional é mais enfática, mais normalmente lembrada, e mais festejada pelos setores técnicos e público em geral, o modelo do ponto de vista morfológico e tipológico. A noção de projeto urbano e de transformação física aplicada no Rio de Janeiro é amplamente reconhecível em sua forma de fotogenia de revista de AU. Como possivelmente na maior parte das intervenções aqui no sul global, os eventos em Barcelona em 92 tiveram importância muito grande na adoção do modelo urbanístico no Rio

de Janeiro. Tanto que muitos dos técnicos catalães tornaram-se presença constante nas consultorias pela América do Sul e com destaque no Rio.

Uma terceira via que explicita o modelo se fixou depois que os GPUs entraram, além de para os pregões das bolsas, para as pautas das mídias e dos roteiros turísticos. Talvez o caso mais exemplar sejam as intervenções no centro de Stuttgart com alteração do circuito ferroviário em conexão ao aeroporto, com grande nó formal e funcional na, e sob a, antiga Estação Central. As obras do *Stuttgart 21* ainda não foram concluídas e, possivelmente, como foi projetado, jamais serão, passou a época que estas intervenções eram viáveis. No entanto, por mais de uma década, uma grande e tecnológica exposição, com maquetes que aparecem e desaparecem para o público ver como as coisas são e como serão com as transformações, uma festa para arquitetos desenhadores do mundo, foi um sucesso. Ficou locada na torre da Estação Central de Stuttgart, no principal foco urbano do projeto, e foi financiada pela Mercedes Benz, cujo símbolo figura triunfante no alto da torre. Ou seja, um evento espetacular em torno da expectativa das mudanças, o que está a venda são imagens, como qualquer museu, *website*, ou revista. O “projeto”, as imagens que ele produz, é o fato, mais do que a transformação real. Os interesses em jogo, com a vinculação à rede de trens rápidos na Europa, a nova centro-aeroporto, como também, com o solo criado próximo à Estação, pelo mercado imobiliário, forçaram para que as obras tivessem início em 2010, desde então alvo de inúmeros protestos e hoje envoltas em grande polêmica pelos altos custos, com muita gente exigindo paralização da construção da nova *Main Station*<sup>1</sup>. O exemplo é bastante paradigmático do fenômeno contemporâneo das realidades virtuais, as imagens dessas intervenções independentemente do que é possível fazer de transformações físicas, tornam-se o espetáculo.



Fig 1: Exposição *Stuttgart 21*, Main Station. (Foto: J. Bassani, 2006)

Por estas três vias, o GPU brasileiro está estreitamente alinhado com o modelo praticado pelo mundo todo 30 anos antes, o Brasil conseguiu realizar uma intervenção digna de figurar em grandes revistas de AU com o Porto Maravilha, como a Argentina conseguira 20 anos antes com o *Puerto Madero*. A questão, claro, é em torno de qual papel estas novas instalações portuárias assumem na cidade, não mais de produtivismo portuário, mas de lazer e cultura, e consumo, um lugar para o passeio. Ou seja, o cenário de galpões portuários fornece o *locus* para intervenção, entretanto, os novos programas ativados para a reconversão urbana

propõem enunciados completamente alheios ao seu caráter anterior, estruturas construtiva e funcional, e frequentadores, originais. Ao fim, resta só o cenário.

A grande maioria das zonas portuárias reconvertidas em novos bairros em cidades pelo mundo tem como programa primordial, lazer, cultura e compras, habitações não compõem normalmente os programas das intervenções nos *cores* portuários históricos e abandonados. Certamente temos muitas exceções, os portos da Holanda são algumas, Roterdã e Amsterdã previram grandes quantidades de habitações em seus projetos, no entanto, locadas nos entornos portuários, as duas cidades mantêm um centro recreativo no epicentro das atividades portuárias dos tempos remotos. Outro tipo de exceção é a criação de novos centros terciários, como *Canary Wharf* nas docas londrinas.



Fig 2: Roterdã, Amsterdã e Londres. (Foto: J. Bassani, 2004, 2006 e 2010)

O fato de o GPU brasileiro ser a transformação da área portuária do Rio de Janeiro incide agressivamente para torna-lo uma cópia extemporânea dos grandes projetos da última década do século 20. Portanto, vou começar por algumas questões que são bastante conhecidas sobre as reformas dos portos, mas é importante tê-las em mente para comentar o que foi feito no Rio de Janeiro. Início por duas imagens de portos históricos, Gênova e Barcelona. Elas estão aqui para lembrarmos de duas condições fundamentais para o papel que as instalações portuárias vão ter, tanto no sentido de fornecer terras para os grandes projetos urbanos, como também, fornecer a própria vocação ou o potencial que os investidores e agentes públicos pensam para esses lugares.



Fig 3: Barcelona e Gênova, séc 17. (Fontes: <https://theblackdeathbylr.weebly.com/3-trade-contribution.html> e <http://2013.baruco.org/guides/history>)

A primeira dessas condições a chamar atenção é que os portos são necessariamente equipamentos grandes, em tamanho e infraestrutura, e de grande incômodo também, mas, sempre relacionados ao centro histórico das cidades. É bastante curioso que quando começaram a chegar notícias das reformas em Barcelona, ouvíamos muito, um argumento que vinha de lá, que a cidade dava as costas para o porto, as costas ao mar. O curioso é que se levava este argumento muito a sério quando; em verdade, é uma observação elementar e até ingênua, porque é claro que a cidade dará as costas para o porto. Primeiro, porque os centros históricos crescem em torno dos portos. Grandes cidades se tornam grandes porque crescem em torno de portos importantes. É banal esse pensamento, porque para colocar um porto em funcionamento, especialmente a partir do século 19, com mecanização e intensificação dos transportes, é necessária a criação de uma infraestrutura de acessos e equipamentos de logística portuária que necessariamente, como veremos muito daqui pra frente, produz um vácuo, um vão muito grande entre uma lógica civil, e cidadã, de cidade, com uma lógica de comércio multiterritorializado e fluxos que estão definidos no porto. Além de costas um para o outro, os encontraremos cindidos e, ambos, centro da cidade e porto histórico, abandonados no final do século 20 com a superação da lógica produtiva industrial moderna.

Outra condição que quero apontar como especificidade nas instalações portuárias, que não está diretamente ligada nem à sua função e nem como elas são fisicamente, mas diz respeito à propriedade da terra que elas ocupam. Os GPUs obviamente necessitam de negócios muito complexos, uma das complexidades é definir chão para essas intervenções, uma questão de negociação com quem forem os proprietários das terras. Os portos tem uma vantagem a oferecer neste sentido, em geral são em terras de um único proprietário, mesmo exceções como o porto de Londres, com seus vários *warfs*, cada um deles tem extensas áreas disponíveis para negócios. *Companhia das docas* ou qualquer outro formato, até o próprio Estado em algumas situações, ou seja, trata-se de único proprietário para negociar e como esse proprietário, em via de regra, é pessoa jurídica, tende a tornar-se parceiro do próprio negócio de intervenção.

Eduardo Nobre fez uma passagem muito clara sobre como se constrói a parceria do poder público com empresas para realização de negócios com a cidade, flexibilização das leis, investimentos, políticas públicas, o agenciamento político ou do Estado perante essas transformações. Ele traçou uma genealogia para explicitar esta construção iniciada com *Battery Park*, Nova Iorque, em seguida as Docklands londrinas. Antes de *Battery Park*, no começo dos anos 80, tivemos o *Inner Harbor* em Baltimore, que é um processo de algumas décadas, que se constrói em períodos diferentes, desde os anos 1950 estabelecendo diferentes patamares entre os atores envolvidos, Estado e capital. Retomo a apresentação do Eduardo por que para ilustrar a montagem legal-financeira dos GPUs, ele situa seus marcos históricos em portos, ou seja, os portos são áreas privilegiadas, ou vulneráveis, depende do ponto de vista, para os GPUs. O ciclo destes grandes trabalhos a partir da década de 1980 é especialmente caracterizado por reconversões portuárias.



Fig 4: *Battery Park*, Nova Iorque, visto de uma das torres do WTC, 1995, e em 2011 (Fotos: J. Bassani)

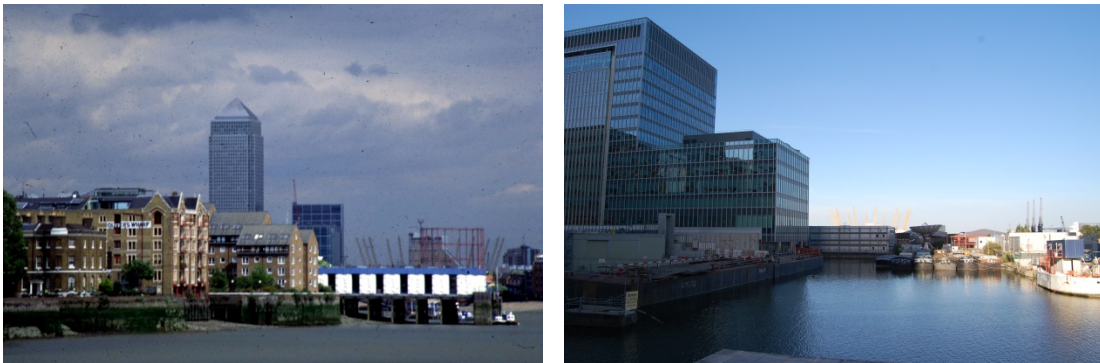


Fig 5: *Canary Wharf* visto da Ponte da Torre de Londres, 1998, e em 2010 (Fotos: J. Bassani)

A genealogia que proponho também elimina Baltimore, por conta dos hibridismos, e começa com *Battery Park* e as *Docklands*. Eu sugiro estes dois casos, não para olharmos com atenção especial, mesmo porque são imensamente conhecidos, mas para mostrar como está enraizada na lógica, e na capacidade operativa, dos *grandes projetos urbanos* a intervenção em portos; mas, também, como eles configuram as matrizes de muito do que será feito pelo mundo em portos das duas décadas seguintes. Impossível não destacar que, enquanto matrizes, estes casos apresentam sensível limitação quanto ao pensamento urbanístico, tanto pela questão de morfologia, quanto à reestruturação funcional.

Em busca de casos que se afastam desta matriz, o caso emblemático é o *Port Vell* em Barcelona. Em tudo diferente dos dois anteriores, tanto na engenharia de viabilização econômica - contou com os ventos favoráveis dos Jogos Olímpicos de 1992 -, quanto no pensamento urbanístico e arquitetônico: ligações com a cidade velha, sobreposição às vias para automóveis, destaque para as edificações históricas, programas de lazer e consumo imediato, espaços públicos generosos e confortáveis, e mais um amplo repertório de soluções de projeto urbano. Certamente, tornou-se outra matriz dos procedimentos para operações sobre áreas portuárias nos anos seguintes. O objeto desta apresentação é o porto do Rio de Janeiro, a aplicação do modelo de matriz catalã é notória em todas as etapas do projeto, também é uma obra paralela à estrutura para Olimpíadas, como contou com consultorias de profissionais vindos de Barcelona.



Fig 6: *Port Vell*, Barcelona (Fotos: J. Bassani 1996)

Antes de voltarmos ao Porto Maravilha e ao *Port Vell*, seria interessante observarmos rapidamente um processo mais recente, para nos afastarmos da imagem do GPU de final de século. Lisboa é um caso específico de reforma de área portuária que está em processo neste momento. Eu faço parte de um grupo português de pesquisa<sup>2</sup> que se dedica às intervenções ribeirinhas em Lisboa pós Expo 98. Uma das premissas do grupo é o da retomada das intervenções envolvidas pelo positivismo neoliberal. No entanto, as materialidades praticadas, o “projeto” em suas características fundamentadoras, de análises e programas a partido urbanístico, diferem radicalmente da linhagem matricial interrompida com a crise de 2008. O objetivo é reforçar a ideia do modelo obsoleto aplicado no Rio e como foi uma insistência bastante arriscada.

Lisboa teve o seu GPU no extremo noroeste da cidade nas margens do Rio Tejo, um bairro inteiro projetado e construído, o Parque das Nações, em torno das instalações que sediaram a Exposição Internacional de 1998, a EXPO-98, viabilizada pelas parcerias público-privado. Foi realizado apenas seis anos depois das Olimpíadas e as transformações em Barcelona em 1992. Navegou os ventos favoráveis do auge das políticas neoliberais e da entrada de Portugal na CE. Era previsto que os efeitos e a expansão do novo bairro incidissem pela margem do Tejo até as áreas mais centrais da cidade. As crises da primeira década inviabilizaram esta previsão, grandes obras ficaram paralisadas.



Fig 7: Recinto da EXPO-98, Lisboa e sentido de crescimento do Parque das Nações sentido Centro, 2011 (Fotos: J. Bassani)

Na área central de Lisboa, o porto se estendia da Alfama até além de Belém - próximo de 9 km de margem do estuário do Tejo - quando se tornou, como qualquer outro porto do mundo,

inviável pela pesada infraestrutura em conflito com as demais atividades urbanas, aos poucos foi transferido para fora da cidade e as antigas estruturas abandonadas. Hoje, a única doca com atividades mais pesadas que restou é o porto de Alcântara. Pois bem, devemos lembrar que Portugal e, especialmente, Lisboa estão numa situação muito atípica, tanto no cenário europeu como no cenário mundial, por dois motivos: um, o único (ou último) governo europeu de centro esquerda no contexto de ascensão do conservadorismo xenófobo; dois, tem passado por um processo de fortalecimento econômico vigoroso na última década movido principalmente pelo turismo e por uma nova imagem de cidade. Hoje é um dos pontos turísticos mais frequentados na Europa, o clima é favorável, os preços para o nível médio europeu, também, e o cenário e sua topografia muito pitorescos. Os usuários, frequentadores e investidores deste novo filão de consumo, não vão ao Parque das Nações, se enraizaram na Lisboa de verdade, histórica, de morfologia confusa e frágil.



Fig 8: Frente ribeirinha entre Belém e a Ponte 25 de Abril, a partir do mirante do MAAT e Porto de Alcântara, Lisboa (Fotos: J. Bassani, 2017 e 2011)

A região portuária de Lisboa está em processo de transformação neste contexto e para este público. A lógica de montagem dos negócios segue a mesma dos GPU dos anos 90, com as adaptações específicas a cada etapa da ciclotimia do capitalismo. Entretanto, em todas as etapas de *projeto urbano*, no meu modo de ver, os métodos e procedimentos são absolutamente diferentes. Durante o ciclo dos GPUs imperou a supremacia do “*masterplan*”, os concursos internacionais para eles eram a festa das publicações e das rodas de arquitetos. Se criticou a exaustão os planos totalitários do urbanismo moderno em prol de um projeto localizado em geografias e identidades urbanas mais precisas e circunstanciadas. Entretanto, nesse perímetro muito bem demarcado do circunstanciado, incidia um projeto com todas as definições de viário, quadras, áreas livres, zonas de uso, gabarito e todo o resto que compõe o ambiente urbano e determina porte e linguagens de sua arquitetura. Isso exige uma cadeia produtiva muito bem definida em métodos e estratégias, o Parque das Nações, aquele que nenhum turista estrangeiro em Lisboa se interessa, foi pensado e construído assim. A nova transformação portuária não.

O que está acontecendo hoje na frente ribeirinha no antigo porto, me parece, exatamente o contrário. Não há o grande projeto, o *masterplan*, a *câmara* tem um plano geral, com as necessárias previsões infraestruturais - que inclusive, tem que obviamente contemplar a ligação da cidade com o porto - e com as devidas normativas especiais de incentivo aos investimentos; as intervenções são todas pontuais, estritas em forma arquitetônica e implantação urbana, circunscrita à sua área. Tem dois aspectos nesta descrição sobre estes trabalhos em Lisboa que podemos nos ater: 1. Pode ser um novo estágio do neoliberalismo nas

idades, no qual se diminui ainda mais as condições apriorísticas, de qualquer natureza, para a existência do “produto” urbano, um “produto” cada vez mais liberado em seus propósitos de mais valia em sua parcela de terra específica; 2. Que existe uma compreensão maior, para o bem e para o mal, do fato urbano e das limitações que o desenho total, com unidade de partido para a forma urbana, traz para as dinâmicas urbanas, culturais e de consumo. Talvez, os planejadores tenham se perguntado por que os turistas, proporcionalmente, não vão às instalações de lazer e cultura que ficaram da EXPO-98. O mais provável é que os investimentos na realização de *masterplan*, do concurso à execução, não são mais interessantes e, mesmo, necessários.

[Três exemplos de intervenções pontuais ao longo da margem do Tejo: 1. O Museu dos Coches, do arquiteto brasileiro Paulo Mendes da Rocha, investimento público, propõe uma passarela que, partindo do museu, chega ao rio atravessando via expressa e linha de trens; 2. MAAT – Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia, o antigo prédio da Central Tejo, da *Energias De Portugal S.A*, reciclado para museu com um enorme e chamativo acréscimo desenhado por Amanda Levete Architects, sobre o novo edifício um mirante público de grande dimensões para se observar o Tejo e a Margem Sul. A EDP, transferiu sua sede para um novo edifício, outro signo da renovação ribeirinha, próximo ao Cais do Sodré privado; 3. Ribeira das Naus, um novo passeio público vinculando o Cais do Sodré à Praça do Comércio (Paço Imperial)]

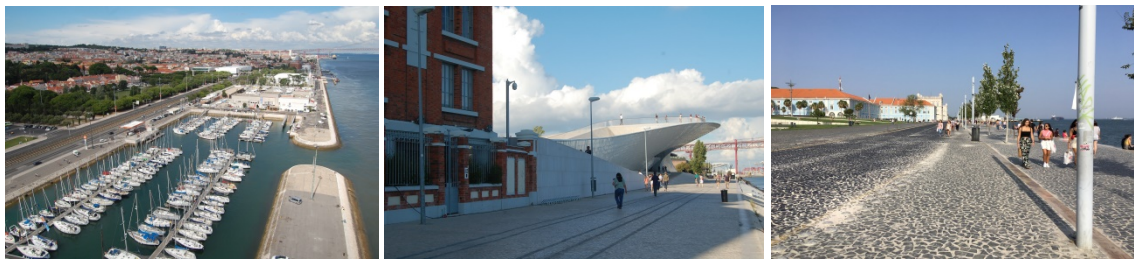


Fig 8: Museu dos Coches visto do Padrão do descobrimento, MAAT e Ribeira das Naus, Lisboa (Fotos: J. Bassani, 2017)

Eu trouxe Lisboa para o debate para sinalizar, não só no caso de Lisboa, mas, em muitos outros, de grandes e infraestruturadas áreas disponibilizadas para intervenções, o abandono das normativas disciplinares dos GPU, ou seja, no caráter de *projeto urbano* usual no ciclo dos GPUs. A hegemonia do *masterplan*, do desenho organizador, não é mais um princípio de intervenção urbana praticado nas atuais grandes intervenções pelo mundo, Stuttgart está aí para confirmar os riscos da insistência. Agora elas são pontuais, existe um plano ordenador da administração pública, bem como, orientação dos vetores de investimentos para determinadas áreas, a partir daí se desenvolve a conhecida lógica de investimentos públicos para atrair o capital; mas na definição do desenho urbano, da definição projetual, o desenho-total da área foi abandonado. Este abandono se dá por dois motivos: o primeiro, é claro, econômico, pós-crise de 2008, e o segundo, porque essas áreas super projetadas não acontecem como urbanidade em médio prazo. E a urbanidade é necessária, por enquanto, para o negócio imobiliário. Numa leitura enviesada, também podemos apontar uma decorrência favorável ao urbano nestes novos métodos, a continuidade histórica da cidade, reentrâncias e estranhezas construídas são mais facilmente assimiladas quando as intervenções são pontuais.

Voltando ao Rio de Janeiro e à questão dos modelos, dois vetores incidem sobre o que aconteceu no Rio: um, o formato internacionalizado de negócio e projeto urbanos nomeado genericamente de GPU e as intervenções em portos como uma de suas práticas mais usuais, tais práticas tiveram um ciclo, de meados da década de 1980 a 2008, com a crise dos *subprimes*, e ressurgiu bastante alterada nos anos da recuperação econômica. O segundo vetor é Barcelona e a rede de consultorias urbanísticas que os episódios das Olimpíadas de 1992 notabilizaram. Como sabemos, os projetos para o Porto Maravilha contou com a presença assídua dessas consultorias.

Por mais que nossas avaliações sobre o “fenômeno BCN” o coloque na perspectiva do pós-franquismo e das discussões profundas conduzidas pelo Colégio de Arquitetos da Catalunha e outras associações civis, como também pela Universidade, sobre a cidade, o urbanismo e o projeto para uma nova urbanidade; a(s) reforma(s) de BCN a partir de final dos anos 80, foi um grande negócio que alavancou a cidade ao mais alto nível de interesse para a economia globalizada e mediatizada, com ênfase no setor do turismo. Todos os elementos da engenharia PPP foram colocados em movimento para realizar as transformações. Nós, arquitetos e urbanistas, ficamos muito seduzidos e otimistas quando as primeiras imagens começaram a circular o mundo em 1992, tudo era muito bem projetado e construído, especialmente os espaços públicos. Demoramos um tempo para entender que no fundo era uma estratégia do capital, uma adequação deste aos tempos “pós-industriais” na sua missão endêmica, a reprodução. A primeira pessoa aqui no Brasil a chamar a atenção, de forma mais incisiva, para a cidade do consumo que foi construída sobre a Barcelona histórica foi Otília Arantes (1998), ainda nos anos 90. Hoje, grande parte de nós tem clareza do que o Eduardo Nobre apresentou antes de mim.

Uma segunda questão a ser observada no modelo de Barcelona aplicado no porto carioca é a associação ao grande evento, as Olimpíadas. Se fizermos um histórico das olimpíadas transformando cidades com grandes projetos, Barcelona, certamente, não é a primeira, temos muitos exemplos anteriores, podemos até considerar a Olimpíada de Hitler na Alemanha em 1936, por ter produzido uma grande área urbana; ou na Alemanha mesmo, em Munique 1972, o parque projetado por Frei Otto. Portanto, não é uma novidade a produção de cidade em relação aos Jogos. Entretanto, o alcance de como foi feito em BCN, foi sem precedente e os métodos aplicados para tal repercussão foram, sim, seminais. O alcance nos dois extremos da condição contemporânea, no intraurbano, com uma visão ampliada sobre a cidade e as potencialidades das obras olímpicas, suas conexões e fluidez no tecido urbano, um arranjo preciso entre a infraestrutura e a vida cotidiana. Mas, também na escala da “sociedade do espetáculo”, o evento contou com uma cobertura midiática nunca antes experimentada, a extrema fotogenia dos novos fatos urbanos de BCN colaram na retina das pessoas como música *pop* gruda nos ouvidos.

Associada a esta observação, uma terceira questão para relacionar Barcelona com o porto do Rio de Janeiro no sentido de entender os resultados deste. A reforma no *Port Vell* foi um projeto parasitário do grande evento, nas mesmas condições que o Porto Maravilha. O porto de Barcelona não está presente na divulgação dos projetos para Olimpíada de 92, as obras são: *Montjuic*, a *Diagonal*, *Val D’Hebron* e a *Nova Icària*, onde está a Vila Olímpica; o porto é uma operação à parte dela. No entanto estará muito presente em todas as imagens que circulam pelo mundo mostrando a nova Barcelona. Neste sentido é parasitária, conta com investimentos privados com grande perspectiva de retorno e, com o evento em andamento,

usufruiu de grande exposição midiática, exatamente como foi pensado e efetivado o Porto Maravilha no contexto dos Jogos de 2016.

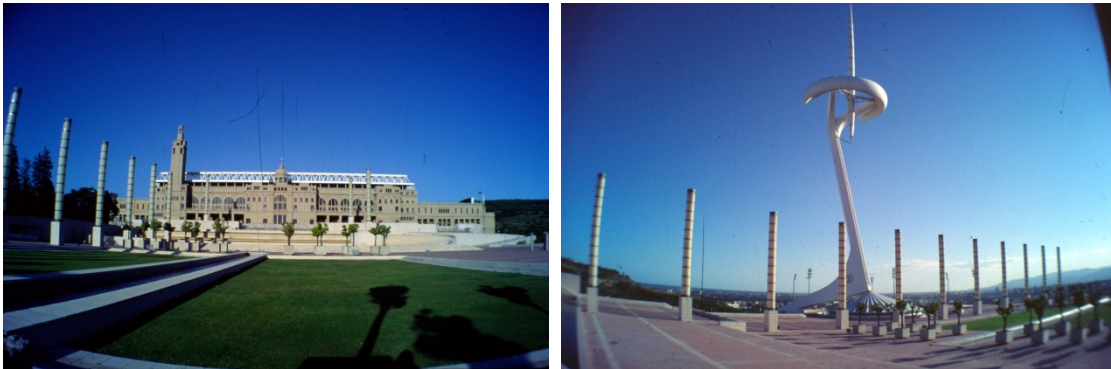


Fig 10: BCN Olímpica, Montjuïc, o estádio de 1929 reformado para 1992 e a esplanada de acesso ao conjunto esportivo. (Foto: J. Bassani, 1996)

Em relação às intervenções para as Olimpíadas, os projetos no Rio de Janeiro são uma tentativa de hibridizar o que aconteceu em Barcelona, onde a cidade toda foi considerada e afetada, com a produção de grandes infraestruturas (*La Ronda*, por exemplo, concluída logo depois dos Jogos) de mobilidade para integrar em escala urbana os novos equipamentos; com o projeto para Londres em 2012, onde as instalações olímpicas se concentraram em *Stratford*. Lá foi produzido um *cluster* olímpico transformado em parque e equipamentos esportivos depois dos Jogos para uma nova população de moradores nos grandes empreendimentos do mercado imobiliário na área. No Rio adotou-se um modelo híbrido, os equipamentos esportivos foram distribuídos pela cidade, quase que com a mesma disposição de BCN, um círculo sobre a planta da cidade, nas regiões do Maracanã, Deodoro, Glória, Copacabana e Barra da Tijuca, integrada por uma nova rede de mobilidade, as linhas do BRT. Acoplado a esse modelo, uma concentração no vetor do mercado para a Barra da Tijuca, onde ficaram concentrados as principais arenas no Parque Olímpico e a Vila Olímpica.



Fig 11: Rio de Janeiro: Parque e Vila Olímpicos em construção na Barra da Tijuca, 2015. Parque fechado e abandonado logo após o término dos Jogos, 2016 (Fotos: J. Bassani)

Em Londres, quatro anos antes do Rio de Janeiro, a opção foi colocar tudo circunscrito em uma área específica da cidade, na continuidade geográfica e estrutural dos grandes trabalhos na Zona Leste da cidade, *Docklands, Canary Wharf, London City Airport*, com a principal estrutura de mobilidade já concluída, a linha de metrô *Jubilee Line*. Para os Jogos Olímpicos foi criado um centro esportivo e prédios habitacionais para abrigar as delegações em um grande parque no extremo da linha de metrô Jubilee, uma intervenção enxuta, localizada, a maior parte dos equipamentos eram arenas desmontáveis, já tinha um entendimento de como se comportam esses grandes equipamentos depois da Olimpíada. No Rio de Janeiro, esta parte “concentrada”, na Barra da Tijuca, foi uma parte dos projetos, entretanto, todo o resto para conferir urbanidades ao local, que em Londres estava em processo desde a década de 1980, com as primeiras intervenções nas Docas, deveria ser feito ao mesmo tempo e dentro do mesmo orçamento. Claro que o resultado seria, ou execuções precárias, ou incompletas, ao final foram as duas alternativas. Especialmente na execução do sistema de BRT.

Barcelona não virou uma referência internacional nos anos 1990 só porque tem espaços públicos bem tratados, ela é a materialização, em recorte temporal, das teorias urbanísticas e políticas acerca do *planejamento estratégico*. Em verdade, uma parte espessa do conceito é fruto dos acontecimentos urbanos que se processaram lá. O conceito de *planejamento estratégico* pode ser interpretado e avaliado a partir do ponto de vista empresarial e puramente voltado às lógicas da reprodução do capital, incompatível com as funções da administração pública democrática (VAINER, 2000); mas, também pode ser interpretado pelo viés urbanístico (GUELL, 1997; PORTAS, 1999). Barcelona, no recorte temporal entre fim do franquismo e 1992 discutiu em profundidade o *planejamento estratégico* como diretriz para pensar e operar sobre a cidade. As intervenções olímpicas são resultados do ponto de vista urbanístico, apesar de toda pressão econômica que também definiram seus resultados, desta discussão nos meio técnicos do urbanismo, no momento em que ele se abria para a interdisciplinaridade como resposta à complexidade da cidade contemporânea terciária. Para se ter a noção destas duas vertentes a partir do pensamento estratégico aplicado ao urbanismo, não basta olhar para o *Port Vell*; é necessário, também, e mais cuidadosamente, observar as novas instalações e centro logístico portuário e aeroportuário conectado ao nó rodoviário no Sul da cidade em conexão a *La Ronda* e toda a área metropolitana, urbanismo feito para a escala do mercado globalizado. O *Port Vell* é só cartão postal desta lógica estratégica, porta de entrada, de porto mesmo somente o terminal de passageiros ficou por perto.



Fig 12: Porto Maravilha (Fonte: portomaravilha.com.br)

A intervenção do Porto Maravilha, o projeto urbano associado à OUC e o elo metodológico desta com os GPUs, foi a construção unicamente do “cartão postal”, da imagem, toda a discussão profunda sobre a cidade, que certamente existe e é densa nos meios técnicos e acadêmicos do país, passou ao largo dela. Ao afirmarmos que o Porto Maravilha produz uma ilha desarticulada das reais questões urbanas estruturais e sociais, pode parecer falarmos que “eles sabem fazer e nós não”, mas, obviamente não se trata disso e, sim, das condições que estão dadas para uma e outra situação. E elas são muito diferentes nos anos 90 das de 2016, vários dos procedimentos usados em Barcelona tornaram-se obsoletos frente às dinâmicas urbanas, e as do capital. No Rio em 2009 a área portuária foi transformada em Operação Urbana Consorciada (OUC), neste ponto já uma enorme diferença com as referências internacionais. A lei de OUC prevê financiamento das intervenções por meio de venda de potencial construtivo, os Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs, ou seja, atrelam-se as transformações aos interesses das incorporadoras, e do valor destes papéis no mercado, e as distancia das discussões urbanísticas, especialmente das políticas públicas direcionadas às camadas mais vulneráveis dos habitantes do território. E são muitos. Na voracidade pela valorização fundiária, o perímetro da OUC abrange, além da faixa portuária, os bairros populosos da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, 5 milhões de m<sup>2</sup>! Certamente, a principal discussão urbana a ser conduzida pelo projeto de intervenção era o impacto sobre esta população, ao contrário, seus promotores assumiram o impacto para si, marcaram com *spray* os casebres que deveriam ser demolidos, sem seus moradores sequer terem ideia do que estava acontecendo (ROLNIK, 2011)



Fig 13: Bairros no entorno do Porto Maravilha (Fotos: J. Bassani, 2014)

O *Port Vell* ocupa uma área de menos 150 mil m<sup>2</sup>, 60% é água, o perímetro da intervenção restringe-se exclusivamente às instalações portuárias abandonadas. É um porto distribuído em *molls* que configuram uma baía artificial. O porto do Rio é um cais linear e retilíneo em três segmentos, um total de mais de 3 km. Barcelona tem seu perímetro urbano conciso e definido pela via perimetral *La Ronda*, integralizada logo após os Jogos, o trecho central entre o porto e o centro histórico é todo rebaixado, com acesso a estacionamentos e sobre a via o *Passeig de Colom*. É um projeto de Manuel de Solà-Morales e equipe para o *Moll de la Fusta* em 1982, foi a primeira de uma série de operações nas antigas estruturas portuárias, dez anos antes das Olimpíadas. Depois vieram o *Moll de la Barceloneta* e o *Moll d’Espanya*, neste o complexo de *shopping center*, aquário, cinemas e profusão, em quantidade e design, de espaços públicos inaugurados para os Jogos.

Enquanto as obras de reconversão do antigo porto processaram-se, Barcelona produziu um dos mais modernos *clusters* para operações de trocas internacionais, um complexo que aproxima porto de aeroporto e centro logístico pouco ao Sul do antigo porto. Do alto do

*Montjuïc*, local dos principais equipamentos esportivos de 1992, se tem uma imagem esplêndida das camadas históricas, olhando para o Norte, a menos de 2 km, o antigo porto e a passarela-escultura que liga o *Moll d'Espanya* com a *Rambla* adentrando o centro histórico. Olhando para baixo ao pé do morro, observa-se uma mega linha infraestrutural para veículos em pneu ou ferro acessarem o novo porto, todo mecanizado e containerizado. As imagens sobrepostas exibem as transformações no sistema produtivo e as que estas operaram sobre a cidade, um frame é a cidade histórica e seu porto, o outro, o porto globalizado sem a cidade, pois suas trocas são com todas do mundo.



Fig 14: *Port Vell* (no primeiro plano o terminal de passageiros) e o novo porto de Barcelona, vistos do *Montjuïc* (Fotos: J. Bassani, 2013)

Há uma retórica nos GPUs que produz o enlace da cidade histórica com a cidade pragmática se acertando com a nova lógica produtiva e mercantil, uma retórica produzida em diferentes narrativas. BCN apostou alto na do espaço público qualificado em design e execução. Como toda retórica, esta também é a parte sensível do discurso de persuasão. A cidade lúdica e do passeio é a parte visível de uma cidade que tenta se adequar, às vezes acriticamente, às exigências do capitalismo flexível e desterritorializado. Para este as cidades são sempre porto, pois está sempre de passagem com finalidades muito específicas.

No Porto Maravilha a retórica vem pré-formulada. Os seus promotores acreditam que os grandes eventos (Copa FIFA, 2014 e Olimpíadas 2016) internacionais darão a espessura narrativa para as imagens que estão propondo para substituir as estruturas decadentes do porto abandonado. Topos os tópicos estratégicos da retórica de renovação urbana em relação à matéria urbana são adotados sem que eles configurem um discurso integral de proposta de cidade. Assim como, ao nível do *planejamento estratégico* da cidade, a OUC Porto Maravilha limita-se em criar condições de engarantar recursos (CEPAC) para, exclusivamente, investi-los na própria intervenção, também ao nível das estratégias de *projeto urbano*, a reprodução de fórmulas criadas e aplicadas em narrativas muito distintas, não só na cultura e geografia, mas, principalmente, no tempo, produz uma endogenia estéril enquanto *lócus* urbano.



Fig 15: Porto Maravilha, alameda dos armazéns e VLT, esterilidade urbana. (Fotos: J. Bassani, 2017)

No Rio existe também uma perimetral (construída nos anos 1960) e ela atravessava a área central, junto ao porto, elevada com presença nefasta na paisagem e nos fluxos da cidade. Ela foi demolida e, agora atravessa a área central subterrânea. A Praça Mauá, inflexão histórica do centro da cidade com o porto, ponto de chegada da principal, e mais glamorosa nos áureos tempos do centro carioca, via central da cidade, a Av. Rio Branco, recebeu dois museus com arquitetura espetaculares, o Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR) e o Museu do Amanhã, patrocinado por uma empresa de jornais e radiodifusão. Toda a área central, como legado das Olimpíadas e como obra da OUCPM, tem um novo sistema de mobilidade por *tramways*, o VLT. Alguns dos antigos galpões portuários foram reformados para receberem usos de lazer e cultura, festas, bares e shows musicais, ao longo deles e sobre a perimetral enterrada. Uma alameda para pedestres em convivência harmônica com o VLT e uma paisagem planejada, do lado oposto aos armazéns, com “arte urbana”, grafites e murais, antes rebelde e transgressora na história das artes no país, agora absolutamente domesticada para deleite dos turistas. Quanto a estes, o terminal de passageiros foi mantido no cais renovado.

Todos estes tópicos, entre muitos outros, certamente compõem, em um primeiro olhar, uma cidade aprazível, agradável. Sem dúvida alguma, a retirada da perimetral elevada trouxe ar e campo de visão ao lugar, desobstruiu a paisagem e a vida urbana; o VLT é menos poluente, barulhento e agressivo que ônibus e automóveis; os novos museus demonstram o entendimento da Praça Mauá em sua densidade cultural e histórica e, também, como conector morfológico do centro com os bairros portuários, ela agora está aberta ao mar e à cidade do entorno. Entretanto, sobre todos eles, se lançarmos um olhar mais atento, nem precisa ser tão atento, basta ser um olhar para o cotidiano deste trecho da cidade, fora do ambiente midiático dos grandes eventos, observa-se explicitamente o ambiente hermético produzido pela intervenção e um futuro, em se recuperando a economia e o furor construtivo do capital quando os ventos são favoráveis, todos estes tópicos de cidade aprazível serão soterrados por torres de até 50 pavimentos, decorrente dos superdimensionados CEPACs comercializados.



Fig 16: Edifícios novos ao longo da Av. Rodrigues Alves e obra paralisada pela crise econômica. (Fotos: J. Bassani, 2016)

Contudo, mesmo enquanto isso não acontece, o modelo extemporâneo de boa renovação urbana colocado em prática se traduz numa lista de dispositivos desconectados entre si e, especialmente, desconectado da cidade. A perimetral enterrada tem menos acessos ao centro e ao porto do que a antiga elevada, ou seja, ela viabilizou a passagem rápida pelo centro na direção Zona Norte - Zona Sul. O VLT se constituiu num circuito fechado, mesmo considerando que é um transporte com limitações de extensão em se pensando na metrópole, o do Rio não cria vetores e, sim, um perímetro fechado com vínculos frágeis com o sistema de BRT construído para as Olimpíadas; a nova Praça Mauá é o portal da área do novo porto, funciona como imagem e símbolo, normal que pesasse o caráter espetacular, no entanto ela se esgota nela, ao invés de convidar o público ao passeio junto aos armazéns, ela o retém. Tornou-se o único lugar em todo Porto Maravilha com grande frequência, o resto é vazio num dia normal. A exceção é quando atracam os cruzeiros no terminal de passageiros, turmas de turistas descem das rampas dos navios para o passeio público do novo porto, atrás dos taxis e *ubers* para se dirigirem às famosas praias da Zona Sul, Copacabana, Ipanema, quase nenhum fica para passear no porto ou no centro da cidade, nem tomam o VLT.



Fig 17: Circuito do VLT (portomaravilha.com.br); VLT e desembarque de cruzeiro com turistas no PM. (Fotos: J. Bassani, 2018)

O Rio de Janeiro produziu durante a olimpíada, e não é pouca coisa, apesar de normalmente menosprezada, uma rede de mobilidade relevante na cidade. Em que pese que já se encontra muito danificada, porque foi mal realizada e está sendo mal conservada, mas fez um plano que incorpora as demandas históricas do urbanismo da cidade no sentido de integrar as diversas, e

dispersas por uma topografia complexa (por isso, “maravilhosa”), áreas da cidade. Além de muito mal conservado, o sistema planejado ficou inconcluso, as mesmas incidências políticas que o executaram mal, fixaram-se quase que com exclusividade às conexões para o evento midiático. Os setores técnicos de urbanismo do Rio de Janeiro, quando tiveram oportunidades de decisão no processo, optaram por fazer essa rede de mobilidade, que como Barcelona integrava as principais áreas olímpicas, no entanto, o modal, a implantação, as paradas nos diversos territórios, apontam para um projeto que, mais que seguir modelos, alinha-se às discussões internacionais, mas conhecem a realidade na qual as estão aplicando.

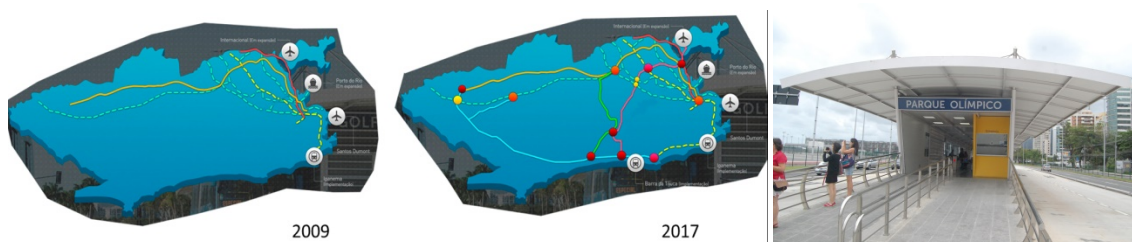


Fig 18: Sistema do BRT carioca (PMRJ) e parada em frente ao Parque Olímpico (Foto: J. Bassani, 2016)

O modo mais explícito de entender que o Porto Maravilha vai por um caminho bem diferente é ver as imagens de divulgação, para a mídia e para investidores, do ambiente urbano que esta proposto. Em 2009 foi aprovada a Lei da OUC, em 2010 começaram as obras, o Brasil resistiu bem aos primeiros anos pós-2008, ao ponto de se comprometer com dois megaeventos, Copa (2014) e Olimpíadas (2016), o Museu do Amanhã foi inaugurado no Pier Mauá ao final de 2015, seis meses antes das Olimpíadas. Desde 2013 o país dá sinais de esgotamento das políticas econômicas e passa a refletir a situação mundial da virada de década. Depois dos Jogos, o Brasil entra numa espiral descendente de recessão econômica. O “legado” foi desastroso para o senso geral. O PM sobreviveu estagnado, com obras interrompidas e a movimentação social local mais preparada para se defender, difícil saber o quanto das reluzentes torres de vidro que protagonizam as imagens do projeto, serão construídas. Por ora temos a Praça e o Pier Mauá ainda como grande atração turística, especialmente para turistas internos, e a alameda da Praça até a Cidade do Samba, com os galpões quase sem uso de um lado e um comércio rarefeito e minúsculo do outro, sem esquecer da “decoração” *kitsch* e lugar comum de “street-art”. Por enquanto, tudo subutilizado, com sua calma sonolenta interrompida quando aporta um transatlântico com turistas correndo para o Pão de Açúcar e o Corcovado.



Fig 19: Praça Mauá antes da remoção da via elevada e o píer com o museu em obras, 2014; Museu do Amanhã, 2018 (Fotos: J. Bassani)

Os paraísos artificiais estampados na divulgação do Porto Maravilha, frente às condições, físicas e sociais, gerais da cidade e, principalmente, considerando a obsolescências dos GPUs, tornam-se imagens fantasmagóricas, uma alegoria de cidade absolutamente oca da urbanidade pulsante do Rio de Janeiro. Porém, o mais assustador nestas imagens é a megalomania das torres para a cidade terciária prevista lá. Isso, sem dúvida, não é nem um pouco alegórico é a ilustração de algo abstrato, porém, bem real na materialidade urbana, todos os CEPACs colocados no mercado financeiro, são papéis, mas autorizam a qualquer aventureiro construir seus 50 pavimentos. A pergunta que inevitavelmente nos ocorre a partir destas imagens é aquela que Eduardo Nobre fez no início de sua apresentação, “intervenção urbana pra quem?”

Quem, carioca ou não, no Rio de Janeiro se enxerga naquelas imagens? Com certeza não são os moradores do Morro da Providência nem da Gamboa, nem mesmo os moradores da Zona Sul que frequentam as rodas de samba na Pedra do Sal, ao pé do morro. Talvez, os executivos de multinacionais, ou os funcionários de bancos se reconheçam naquele lugar imaginário, se sentem pertencentes a ele, mas só com a perspectiva de emprego qualificado, pois à noite depois do trabalho, fogem para se divertir em lugares com urbanidade mais real. Uma amostra é o que acontece com os espaços físicos já existentes. A operação de enterrar a perimetral trouxe a superfície duas praças históricas do Rio, a Mauá e a Praça XV, sensivelmente a cidade recebeu muito melhor a segunda, pois em uma sexta-feira à noite no verão de 2018, eu caminhei da Mauá à XV, na primeira, o público dos museu já havia se retirado, a praça ficou quase vazia, andei até a Praça XV que estava elétrica, com skatistas, crianças correndo e uma feirinha com uma barraquinha de ótima cerveja artesanal, acabei minha noite lá na companhia de muitos cariocas e turistas.

## NOTAS

1. Até na mídia brasileira foi noticiado: “Stuttgart 21, um fiasco dos transportes alemães” (notícias, 2017) :<https://www.terra.com.br/noticias/stuttgart-21-um-fiasco-dos-transportes-alemaes,2b6708a75f62eb96695de6bfe58ddcb3umas6r9e.html>

Na Alemanha: <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Stuttgart-21-koennte-10-Milliarden-Euro-kosten-article18126261.html> “Fritz Kuhn [prefeito de Stuttgart], o diretor da ferrovia Volker Kefer e o ministro dos Transportes de Baden-Württemberg, Winfried Hermann, até

descreveram os riscos de que a estação se tornasse mais cara e que a conclusão pudesse ser adiada como "diminuída". O especialista em ferrovias do grupo parlamentar dos Verdes no Bundestag, Matthias Gastel, foi citado como tendo dito que Stuttgart 21 poderia se tornar um "poço sem fundo" para o governo federal e o financiamento de projetos ferroviários."

2. Grupo de pesquisa coordenado pelo prof. Paulo Tormenta Pinto a partir do ISCTE - IUL, Instituto Universitário de Lisboa, com financiamento da FCT, "The grand projects – Architectural and urbanistic operations after the 1998 Lisbon World Exposition".  
<http://thegrandprojects.com/>

## REFERÊNCIAS

ARANTES, Otília (1998). Urbanismo em fim de linha. São Paulo: EDUSP

BASSANI, Jorge (2005). A função é a comunicação. Tese de doutoramento. S. Paulo: FAUUSP

BASSANI, Jorge e NOBRE, Eduardo (Org.) (2015). Intervenções urbanas em áreas em transformações de cidades latino-americanas. S. Paulo: FAUUSP

BUSQUETS, Juan (1995). Evolución del planeamento hacia la escala intermedia. In: Revista Sociedade & Território no. 22, Lisboa

GÜELL, José M. F. (1997). Planificación estratégica de ciudades. Barcelona: GG

NOBRE, E.; BASSANI, J. e D'OTTAVIANO, C. (2016). *Sport Mega-Events and Local Development: the impacts of 2014 FIFA World Cup in São Paulo East End*. In: Eduardo A. C. Nobre. (Org.). Sports Mega-events and the cities: FIFA World Cup urban legacy in Brazil. 1d. London: Palgrave

ROLNIK, Raquel (2011). Sai da frente que lá vem escavadeira! e Intervenção artística chama atenção para remoções no Morro da Providência, no Rio de Janeiro. In: Blog da Raquel Rolnik (<https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/morro-da-providencia/>)

VAINER, Carlos B. (2000). Pátria, empresa e mercadoria Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: Arantes O, Vainer, C. e Maricato E. A cidade do pensamento único - Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes

WERNECK, Mariana G. S (2017). Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro. XVII ENANPUR, S. Paulo

Câmara Municipal de Lisboa. Carta estratégica de Lisboa – 2010 – 2024. CML, 2009

Município do Rio de Janeiro. Registro da operação urbana consorciada na região do porto do Rio de Janeiro. PMRJ, 2012