

GC

Revista Nacional de
Gerenciamento de Cidades
National Journal of Cities Management

ISSN 2318-8472

v. 04, n. 28, 2016



Um olhar na sustentabilidade do porto: A velha roupa nova do Rio Maravilha

An eye on sustainability of the harbour: the old new clothing of Rio Maravilha

Una mirada a la sostenibilidad del puerto: La ropa vieja de nuevo Rio Maravilha

Paula Carvalho Sbaffi

Mestranda, PPGAU/UFF, Brasil
psbaffi22@gmail.com



RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo refletir sobre a sustentabilidade do projeto Porto Maravilha, localizado na região portuária do Rio de Janeiro. Este projeto de "revitalização" da zona portuária, tem como uma das suas principais diretrizes, a prática de políticas sustentáveis aplicadas e sendo assim, torna-se importante uma compreensão de suas ações e parâmetros utilizados. A metodologia consiste em análises dos espaços urbanos construídos e das intenções projetuais pormenorizando em tópicos e relativizando com o conceito multifacetado de sustentabilidade. Esta metodologia, descortinará as ações que vem sendo desenvolvidas ao longo do projeto, ou que ainda estão em execução e busca ainda, refletir as formas de sustentabilidade abrangendo o tema para as cidades contemporâneas. Como resultado deste estudo, chegou-se a conclusão que na recente "camada" criada, também estão os antigos problemas da cidade, que não conseguimos resolver, ou seja, apesar de uma nova roupagem, estamos de frente com velhos paradigmas. Neste contexto, as boas intenções se pulverizam e muitas outras aparecem. Como o espaço e o tempo são construções sociais, se torna possível pensar em práticas transformadoras criando uma totalidade, mas isso somente pode ser feito através de um mergulho especulativo no desconhecido (Harvey, 2015). Este primeiro mergulho, é a abordagem que este artigo apresenta.

PALAVRAS-CHAVE: Porto Maravilha. Sustentabilidade. Projeto urbano.

ABSTRACT

This paper aims to reflect on the sustainability of the Porto Maravilha project, located in the harbour of Rio de Janeiro. This project of "revitalization", has as one of its main guidelines, the practice of sustainable policies applied, so it is important to understand actions and parameters. The methodology consists of analyzes of the urban spaces and projective intentions detailing topics and making relative to the multi-faceted concept of sustainability. This methodology, unfold the actions that have been developed throughout the project, or that are still being carrying out and also seeks to reflect the forms of sustainability covering the theme for contemporary cities. As a result of this study, reached the conclusion that the recent "layer" created, are also the ancient city's problems, we can not solve that is, despite a new look, we are facing with old paradigms. In this context, the good intentions are sprayed and many others appear. As space and time are social constructs, it becomes possible to think of transformative practices creating as a totality, but this can only be done through a speculative plunge into the unknown (Harvey, 2015). This first dive is the approach that this article presents.

KEYWORDS: Porto Maravilha. Sustainability. Urban design.

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo reflexionar sobre la sostenibilidad del proyecto Puerto Maravilla, situado en la zona portuaria de Río de Janeiro. Este proyecto de "revitalización" de la zona portuaria, tiene como una de sus principales directrices, la práctica de políticas sostenibles aplicadas, por lo que es importante tener una comprensión de sus acciones y parámetros utilizados. La metodología consiste en el análisis de los espacios urbanos construidos e intenciones proyectivas que detallan sobre temas y haciendo en relación con el concepto de múltiples facetas de la sostenibilidad. Esta metodología, despliega las acciones que se han desarrollado a lo largo del proyecto, o que aún están en ejecución y también busca reflejar las formas de sostenibilidad que cubren el tema de las ciudades contemporáneas. Como resultado de este estudio, se llegó a la conclusión de que en la "capa" recientemente creada, también están los problemas de la antigua ciudad que no podemos resolver, esto es, a pesar de una nueva mirada, nos enfrentamos con los viejos paradigmas. En este contexto, las buenas intenciones se pulverizan y muchos otros problemas aparecen. Dado que el espacio y el tiempo son construcciones sociales, se hace posible pensar en prácticas transformadoras que crean una totalidad, pero esto sólo puede hacerse a través de una caída especulativa en lo desconocido (Harvey, 2015). Esta primera inmersión es el enfoque que presenta este artículo.

PALABRAS CLAVE: Porto Maravilha. Sostenibilidad. Diseño urbano.



1. INTRODUÇÃO

O interesse por este assunto surgiu pelas recentes transformações e intervenções urbanas espaciais que estamos vivenciando através dos grandes projetos¹ na cidade do Rio de Janeiro. Com grande surpresa, estamos atualmente assistindo aos financiamentos e investimentos na área do porto gerando grandes transformações estruturais. Esta é uma oportunidade de reflexão e compreensão sobre os espaços contemporâneos de nossas cidades e suas consequências para a urbe.

O Projeto Porto Maravilha é fruto da Operação Urbana Consorciada (OUC) no Rio de Janeiro, Lei Municipal 101 de 2009 que alterou o Plano Diretor. Este projeto vem produzindo muitas intervenções na cidade pela demanda de força e formas de poder, gastos públicos volumosos, conflitos, transformações no espaço urbano e muitos impactos para a sua realização. Com a lei 101/09, foi criada a Área de Interesse Especial Urbano na Região Portuária, a AEIU, que permite uma série de operações (como por exemplo, Outorga Onerosa do Direito de Construir pela venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção², direito de preempção e superfície), e institui a Cedurp³ como gestora desta área, para implementação do projeto e da parceria público-privada. O objetivo principal seria reurbanização da região portuária, que durante décadas ficou abandonada pelo poder público e repleta de estigmas.

É necessário deste modo que se produzam reflexões sobre as transformações dos espaços urbanos, trabalhos acadêmicos e científicos em diversas áreas para que se possa contribuir para diferentes análises. Este artigo, neste sentido, busca compreender os desafios da sustentabilidade, conceito multidimensional, relacionado ao Projeto Porto Maravilha e uma reflexão sobre a cidade e o “empresariamento” que tem tornado os espaços urbanos em terrenos de disputa, pulverizando os significados sociais.

2. OBJETIVOS

O projeto Porto Maravilha, possui um discurso de sustentabilidade social e ambiental. Sendo assim, necessitamos investigar qual o conceito de sustentabilidade que está sendo utilizado para compreendermos se de fato estamos avançando em uma cidade mais justa e participativa que engloba a totalidade e a complexidade humana e natural.

Neste sentido, damos vez aos grandes projetos que por terem discursos e justificativas que se traduzem em uma imagem de renovação, mascaram muitas vezes os objetivos políticos e

¹ Os grandes projetos em áreas pontuais e um conjunto de leis como a nº 1183/2015, que cria incentivos fiscais, altera padrões construtivos, entre outras ações para empreendimentos realizados nos eventos da Copa do Mundo do Brasil de 2014 e Olimpíadas em 2016.

² As CEPACs, Certificados de Potencial Adicional de Construção, seriam vendidas pelo valor mínimo de R\$ 400 Reais cada, segundo a legislação 101/09.

³ Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, a Cedurp é gestora da região portuária.



interesses de grandes atores. No Projeto Porto Maravilha, vemos claramente um jogo empresarial que apesar de ainda recente, já temos alguns apontamentos do tipo de cidade que está sendo construída. Novos elementos, estruturas e espaços estão sendo realizados mas, de fato os velhos problemas estão sendo resolvidos? Estamos diante de uma nova cidade pronta para o futuro, moderna e sustentável? Permanecemos ainda vestidos com a velha roupa nova, ou seja, em cenários muito conhecidos disfarçados de uma novidade aparente?

3. METODOLOGIA

Como metodologia, este artigo primeiramente abordará o histórico da região portuária contextualizando a cidade do Rio de Janeiro e posteriormente uma aproximação sobre os conceitos de sustentabilidade e sua correlação com o projeto Porto Maravilha. Será subdividido posteriormente, nos conceitos e autores que relevam um panorama importante a cerca do tema sustentabilidade. Por fim, será apresentado os aspectos que representam a chamada “sustentabilidade” do Projeto Porto Maravilha em diferentes itens, refletindo se suas diretrizes são compatíveis com esta condição.

3.1 BREVE HISTÓRICO DA REGIÃO PORTUÁRIA

Localizada ao norte da área central do Rio de Janeiro e banhada pela baía de Guanabara, a primeira Região Administrativa é formada pelos bairros do Caju, Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Foi a primeira periferia da cidade e por muitos anos foi estigmatizada por ser perigosa ou abandonada.

A região portuária foi um espelho da cidade por muitos anos e seu espaço apresenta hoje, múltiplas leituras possíveis, diferentes momentos históricos cristalizados em edificações e lugares, que caracterizando-se ao longo do tempo.

Quando se iniciou a ocupação e fundação do Rio de Janeiro por Estácio de Sá, em 1565, o porto teve um destaque pelo ponto estratégico e geográfico que representava para o empreendimento colonial, escoando mercadorias e urbanizando as áreas adjacentes.

A região portuária foi um espelho da cidade por muitos anos e seu espaço apresenta hoje múltiplas leituras possíveis, diferentes momentos históricos cristalizados em edificações e lugares, que caracterizando sua leitura ao longo do tempo.

No século XIX, o porto é marcado por um aspecto paisagístico mais rudimentar, beirando a Prainha formado por ilhas que se estendem da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. A baía de Guanabara sempre foi importante devido ao apoio mercantil e ao núcleo central formado, cristalizando as operações que eram realizadas no porto.

Ainda no século XIX, a região portuária recebeu uma enorme quantidade de trabalhadores entre eles, negros, mestiços, portugueses e outros imigrantes. Também se instalou no primeiro

cortiço da cidade, em suas proximidades, e nos morros a população trabalhadora. Ainda hoje nos morros do centro existe a predominância do uso residencial com casarios típicos marcando nosso passado na arquitetura. No cais do Valongo, se formou um grande mercado de escravos gerando lucratividade, influenciou melhoramentos e ocupação do entorno, como é o caso do alargamento da Rua do Livramento.

Principalmente com o café, ocorre o desenvolvimento do litoral portuário e começam a instalação de grandes armazéns sobre áreas aterradas. Aos poucos, o suporte industrial para as atividades portuárias foram se instalando, abrindo ruas e dividindo lotes para as frentes de expansão urbana. Em 1850, a praça da Harmonia, ainda existente hoje em dia, foi inaugurada e nas suas proximidades, o segundo Mercado Municipal, caracterizando uma diversidade econômica e de usos, potencializada pela atividade portuária.

A cidade do século XX já apresentava-se diferente da anterior, apoiada em uma imagem moderna e mercadológica para o capital. Um grande aterro de aproximadamente 1,2 milhão m² avançou sobre o mar gerando a configuração aproximada a atual, mas sempre se adaptando à demanda, mas nunca se pensando nas expansões para o futuro.

Figura 1: Aterros do século XIX e XX sobre a área inicial da região Portuária.



Fonte: www.portomaravilha.com/artigosdetalhes/cod/22, acesso em 23/07/16.

Segundo Diniz (2013) essas metamorfoses expressaram não somente a colonialidade do poderes mas também pela visão eurocêntrica. Segundo Abreu (2010), as transformações do século XX representam a necessidade de se adequar e organizar o Rio de Janeiro para a

acumulação capitalista, uma nova cidade moderna. O porto necessitava se modificar para o comércio e romper os aspectos coloniais da cidade.

Na década de 60, quando a atividade portuária foi para o bairro do Caju, a área foi afetada diretamente, estagnando-se ao longo dos anos e transformando em decadente não somente ele mas, as áreas adjacentes. O porto se limitou a atividades turísticas e pontuais.

A tecnologia dos contêineres, as crescentes mudanças de usos das áreas e dos comércios tradicionais, imóveis abandonados, vazios urbanos, a subutilização dos galpões, a crise econômica das décadas posteriores e a construção do Elevado da Perimetral⁴(via de articulação expressa), agravariam os problemas da degradação da região.

Nas décadas de 80 e 90, já em total decadência e abandono, começaram as propostas, iniciativas e projetos para promover a sua reestruturação urbana pela proprietária da Região Portuária e por iniciativas de parcerias público privada. Muitas propostas encontravam entraves de articulação entre a administração municipal e a iniciativa privada, além de outras questões.

Figura 2: Elevado da Perimetral: degradação através das décadas.



Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/elevado-da-perimetral-sera-interditado-no-dia-19-para-demolicao-10324545>, acesso em 20/07/16.

Somente 30 anos depois surge uma proposta viável, o Projeto Porto Maravilha (2009), devido à oportunidade de sediar o Brasil para Copa do Mundo de 2014 e as olimpíadas em 2016. Estes grandes eventos, mobilizam a cidade na perspectiva de um novo fluxo financeiro, uma nova imagem associada à aplicação de instrumentos urbanísticos como as Operações Urbanas.

O neoliberalismo coloca as cidades como um produto competitivo, em que se precisa associá-la a massificação de uma propaganda e imagem. Esta imagem deve ser assimilada a um arquétipo concretizado na arquitetura, nos símbolos culturais ou na reorganização do espaço urbano, de forma a garantir a concorrência e atração dos investimentos.

⁴ O projeto inicial não previa pista elevada e foi construído no período do então presidente Juscelino Kubitschek. Na segunda versão do projeto, já se encontravam as vias elevadas e executado três etapas, a primeira em 1958, a segunda já na Praça Mauá e a terceira, na década de 70, ligando-se a ponte Rio-Niterói.



Neste contexto, o *City Marketing*, consagra diversas cidades do mundo, como Barcelona em 1992, em modelos, conceitos de boas práticas e na ideia de que as pessoas, as empresas e as cidades deveriam construir uma imagem vendável (Sánchez, 1999). Passa a significar promoção e competitividade da cidade como um todo, não somente um desejo de melhora do tecido urbano arquitetônico da cidade; mas a adesão da cidade às tendências internacionais, onde a qualidade do espaço urbano encontra-se vinculada ao aumento da competitividade (Pereira, 2003).

3.2 ABORDAGENS INICIAIS

Nas últimas décadas, o Brasil passou pelos processos de redemocratização que significou a geração de diversos avanços, principalmente na função social da cidade. Os anos 90 e 2000, representam a concretização da gestão participativa nas diferentes esferas federal, estadual e municipal por princípios e diretrizes que estabelecem condições para a produção de uma cidade mais justa.

O Estatuto da Cidade, Lei 10.257/01 por exemplo, apresenta a relação entre cidade e sustentabilidade com bases no direito a mobilidade, lazer, trabalho, participação popular mas decisões das políticas da cidade, ordenação do controle do uso do solo, proteção ao ambiente construído, instrumentos urbanos (como o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança⁵)entre outros.

Atualmente, os principais problemas urbanos das grandes cidades são semelhantes ao redor do mundo. Segundo Romero (2012), a cidade atualmente é uma complexidade de elementos visíveis e invisíveis mas, o processo da lógica urbana contemporânea é um gerador de insustentabilidade possibilitando impactos na mobilidade, aumento da poluição, enchentes, queimadas e todos esses aspectos, agravam os problemas sociais.

Neste sentido, o conceito de sustentabilidade deve ser discutido no sentido amplo. O chamado “tripé conceitual” de sustentabilidade, o social, ambiental e econômico hoje já nos apresenta limitações pois, ao contextualizar o homem, sociedade e a cidade, passamos a considerar outros fatores, matrizes e correlações.

Atualmente, a disputa do termo desenvolvimento sustentável, é mostrada como um campo de força, que ora se complementa ou se opõe pelos mais variados atores sociais como políticos, empresários, governos na produção social do espaço urbano. Diversos autores relatam o desgaste do termo ao longo do tempo e uma “apropriação” mercadológica na qual as bases do que é sustentável de fato, perde força. Segundo Acselrad (1999), as matrizes equidade, eficiência, escala, autossuficiência e da ética estão sendo usadas desde o Relatório de

⁵ Segundo o Estatuto da Cidade no art. 36: Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança.



Brundtland (1987) e a partir deste momento, não se parece ter hegemonia entre os diferentes discursos da sustentabilidade. O autor acentua que na cidade globalizada se utiliza o conceito de sustentabilidade para atrair investimentos, pois as cidades atualmente competem entre si associando estratégias na implementação da metáfora “cidade empresa”, que projetam na cidade, atributos de atratividade de investimentos no contexto da globalização. Ainda para Acselrad, a sustentabilidade urbana pode ser baseada no uso racional de recursos, na interação com o clima, na boa forma do ambiente urbano em resposta às necessidades humanas com o mínimo de efeitos passivos para as gerações futuras e atuais. É também, a capacidade das políticas urbanas se adaptarem à oferta de serviços, à qualidade e quantidade das demandas sociais equilibrando os aspectos de investimento e de estruturas.

Esta legitimação do termo sustentabilidade por diferentes grupos⁶, apresentam distintas representações e valores como sendo um princípio em evolução ou um conceito infinito e abrangente. A produção do espaço urbano representa a cidade como em um metabolismo urbano: nos fluxos energéticos onde se conserva estoques e se reduz o volume de rejeitos pelo vetor de consumo e de trocas. Este modelo, se apresenta como aquele que se adapta aos choques externos pela chamada resiliência.

Nesse contexto, se destaca a representação técnico-material das cidades nos modelos diversos em que ela se apresenta. O modelo da qualidade de vida se refere ao sanitarismo (pureza) mas podem também se aplicar a cidadania no entendimento de ações sociopolíticas para a coletividade. O patrimônio também aparece como identidade e significados de modo a atrair os capitais globais.

Acselrad (1999), descreve a cidade como espaço de legitimação das políticas públicas, da racionalidade econômica e do capital. Sendo assim, o autor destaca que os projetos urbanos embutem ações que instrumentalizam esse pensamento.

Segundo Jenks e Jones (2010), a sustentabilidade engloba além de aspectos da dimensão física como uso do solo, forma e tamanhos, o ambiente social e econômico também aspectos mais abstratos. Para esses autores, é necessário refletir sobre as diferentes formas de sustentabilidade e dimensionar as consequências dessas escolhas nos projetos.

Lefebvre (2001) destaca que a cidade é regida por uma ordem distante, ou seja, os grandes instituições que se impõem fazendo que ela se transforme em um apenas em um mediador. A cidade é obra de agentes históricos e sociais, por isso é necessário um olhar crítico para o que é materializado, para que se possa refletir na cidade que queremos e buscamos.

Para Harvey (2011), a segunda natureza é a humanizada e os agentes sistêmicos (Estado e capital) agem na paisagem geográfica da acumulação do capital e na destruição criativa da terra. Para ele, esta segunda natureza produzida, é um empreendimento especulativo onde o Estado participa deste processo colaborando na especulação da terra.

⁶ Grupos neste artigo se referem a ONGs, ecólogos e economistas, que definem sustentabilidade de diferentes formas assim, segundo Acselrad, abre-se uma luta simbólica pelo termo sustentabilidade.



A problemática ambiental está muito ligada ao social e pensar na sustentabilidade é refletir como englobar os diferentes grupos sociais existentes, trazendo para o projeto urbano, a natureza associada ao homem de forma total e concreta e não abstrata (Santos, 2012).

Com base nas contribuições acima expostas, vimos que a cidade deveria sempre ser pensada como um corpo que fala hoje e que é ressonante no futuro. A sustentabilidade não deve ser um discurso inovador para se reproduzir práticas antigas e sim, abranger a sua complexidade total e inovar as nossas ações. Compreender suas limitações e potenciais é ser sustentável, aproveitando o existente com as novas tecnologias é dar lugar a um pensamento novo que abrange a totalidade social, das formas, dos projetos, das inúmeras dimensões, da cultura e economia.

O projeto urbano deve ser completo e conter dentro de sua estrutura a sustentabilidade que permite inovações e resgates possíveis. Ao ser baseado em um diagnóstico multidisciplinar, simples e completo, cabe ser um espelho dos desejos da pluralidade da sociedade, ser inovador e possuir clareza de ações e leis, mas jamais tentando se sobressair sobre outros espaços e sim, complementar ou se reinventar no existente.

3.3 (IN) SUSTENTABILIDADE DO PROJETO

3.3.1 Aspectos gerais do Projeto Porto Maravilha: os recursos

Uma vez abordada a complexidade do termo sustentabilidade discutiremos o projeto Porto Maravilha. Esta área do projeto abrange cerca de 5 milhões de m², englobando os bairros do Santo Cristo, Gamboa, Saúde e trechos do centro da cidade. Conforme muitas áreas centrais, esta região passou por décadas de decadência e abandono sendo estigmatizada como perigosa e esquecida.

Em 2009, o Projeto Porto Maravilha foi apresentado como solução efetiva para a requalificação urbana da área através da Operação Urbana Consorciada possibilitada pela Lei Complementar Municipal 101/09⁷, criando a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU). A lei cria outros instrumentos operacionais como por exemplo o Direito de Superfície, de Preempção e a Outorga Onerosa do Direito de Construir, através de potencial adicional construtivo das CEPACs⁸.

A parceria público privada realizada pela Operação Urbana Consorciada (OUC), permite entre outros, as flexibilizações de uso e ocupação do solo, alterações de gabarito e uso de tecnologias na redução de impactos ambientais (Lei Federal nº 12.836/13).

⁷ Lei que modifica o Plano Diretor autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências, criando a AEIU.

⁸ São títulos para financiar as OUC, chamado Certificados do Potencial Adicional de Construção, que possibilitam verticalização e adensamento.

Figura 3: Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio de Janeiro.



Fonte: <http://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>, acesso em 13/07/16

Concluídas as obras da Praça Mauá (atualmente chamada de Praça dos Museus), ciclovias, VLT (Veículo Leve sobre Trilhos, ainda com funcionamento parcial) e o Túnel Binário do Porto, já começamos a visualizar as novas formas e espaços construídos.

Segundo o site oficial do Porto Maravilha,⁹ os custos da operação urbana, em valores de junho de 2011, totalizam R\$ 8 bilhões, sendo R\$ 400 milhões em administração da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), empresa da prefeitura responsável pela gestão do Porto Maravilha, e R\$ 7,6 bilhões do contrato de Parceria Público Privada, as PPP, sendo ainda permitidos empréstimos públicos. O aporte financeiro, em sua maior parte, é público mas como ainda não sabemos se haverá valorização dos terrenos que comecem a compra de Cepacs com recursos do FGTS, o projeto pode se tornar arriscado para tais investimentos.

3.3.2 Aspectos normativos e as diretrizes

As diretrizes do projeto preveem assegurar a sustentabilidade, promover a Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação, estímulo a habitação, melhorias ambientais e das habitações da população residente mas segundo Diniz (2013), a lei não estabelece mecanismos para assegurar o cumprimento das diretrizes do projeto.

A lei 101/09, artigo 28, define que a sustentabilidade energética e ambiental deverá ser feita dentro das normas a serem estabelecidas e pela regulamentação da redução e neutralização de emissões de Gases de Efeito Estufa propiciando tecnologias a favor de um consumo

⁹ Site Portomaravilha.com, disponível em <http://www.portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/10>

consciente e racional. Infelizmente, este mesmo artigo estipula legislação posterior para ser regulamentada, uma evidência que talvez não tenha como ser aplicada e implementada. Existem projeções de adensamento demográfico de 32 mil para 300 mil habitantes na região¹⁰, um número assustador. Porém o adensamento não deve ser pensado como solução para os problemas urbanos, pois também gera impactos localmente e na cidade, devemos assim, primeiramente pensar na população existente e depois na que ocupará a área. Ainda sobre o adensamento, o Estudo de Impacto de Vizinhança do porto, além de já ser muito criticado, prevê mitigação dos impactos de adensamento mas não é claro nos valores que serão empregados e em como será o monitoramento dos cenários previstos. Neste caso, apontamos a fragilidade da legislação na questão ambiental em contraste com a garantia da viabilidade econômica para o capital.

Figura 4: Praça Mauá com edifícios icônicos e o Museu do Amanhã, âncora do projeto: Empresa ou cidade?



Fonte: autora, 2016.

3.3.3 O discurso “ecológico”

O Museu do Amanhã, possui uma forte propaganda baseada em soluções ecológicas de técnicas construtivas. Âncora do projeto e obra do arquiteto espanhol Santiago Calatrava, inaugurada em 2015 na praça Mauá, possui aproveitamento da luz solar, painéis fotovoltaicos e captação da água de chuvas. No entanto, sua manutenção necessita ser constante e custosa.

¹⁰ Segundo o EIV encontrado no site portomaravilha.com

As águas utilizadas nos seus espelhos d'águas são provenientes da baía de Guanabara e sofrem filtragem, mas a despoluição da baía, problema antigo e crucial para cidade, foi posta de lado. É evidenciado desta forma que não resolvemos as antigas questões do passado, isso nos fazendo refletir a real necessidade de um museu deste porte e sua permanência no futuro. A sustentabilidade, não está somente no aspecto da eficiência material, que visando apenas pelo aspecto tecnológico, se torna um mero modismo.

Ainda sobre a Baía de Guanabara, a promessa de despoluição para os jogos olímpicos pelo governado do Rio de Janeiro e a propaganda de uma cidade mais limpa impulsionaram a esperança da despoluição mas, o fracasso da proposta foi anunciado em 2009, alegando que a despoluição seria um problema de toda a municipalidade e não somente do Estado.

Para amenizar o problema, totalizando um gasto de 43 milhões de Reais, fixaram ecobarcos e ecobarreiras na Baía de Guanabara para controlar o lixo flutuante. O projeto do Porto Maravilha tem como chamariz o potencial paisagístico da baía de Guanabara, mas como não se concretizam os planos de despoluição da baía, a questão da sustentabilidade (ou insustentabilidade?) emerge: por um lado museu novo e altamente tecnológico, e do outro, os velhos problemas da baía.

Figura 5: Vista da Praça Mauá e com resíduos sólidos da Baía de Guanabara: o novo com velhos problemas.



Fonte: autora, 2016.

A construção do túnel do Binário e a destruição do viaduto da Perimetral e outras vias expressas já construídas, reflete uma tentativa de solucionar engarrafamentos e o fluxo de automóveis porém, a ideia permanece associada a construção de vias terrestres, padrão rodoviário completamente funcionalista insustentável. Se criam mais vias, incentivando o uso de automóveis. Além disso, a legislação ainda prevê 1 vaga de automóvel para cada 50m² de área construída e neste caso, consideramos uma incoerência ao se estimular mais uma vez, o

uso de transporte individual. A sustentabilidade está relacionada a ações e mudanças de hábitos e não em adequar antigos hábitos que já se mostraram insustentáveis. Analisando o caríssimo projeto do VLT, seu trajeto faz uma tímida ligação com o restante do centro, com parada na rodoviária Novo Rio e no Aeroporto Santos Dumont. Ao que parece, o VLT é um transporte para turístico para passeio em parte de um novo centro e não será um transporte de massas. Foram gastos cerca de dois bilhões para o VLT, enquanto os transportes de massa como trens e ônibus, estão em colapso.

3.3.4 Os pobres da cidade

Os grandes empreendimentos que estão sendo construídos em pontos específicos na região abrangendo o cinturão da Praça Mauá com novo complexo empresarial Moinho Fluminense e a ligação do moderno VLT, já nos dão evidências de um espaço segmentado. A formação deste complexo empresarial na orla da baía, é onde o mercado imobiliário “apostará as suas fichas”, onde não haverá lugar para os pobres da cidade e a gentrificação ocorrerá fatalmente. As 10 mil unidades de habitações previstas pelo PHIS (Plano de Habitação de Interesse Social) aparecem pulverizadas na região. Negligenciam a Área de Interesse Social, não existe um cálculo quantitativo do déficit habitacional regional e seu mecanismo de viabilidade não é claro. Dentro deste ponto de vista, qual seria a sustentabilidade desses empreendimentos habitacionais a longo prazo? o discurso de promoção de habitação e acesso à cidade se perde no chamado empresariamento da cidade (Acselrad, 1999).

Figura 6: Complexo empresarial Moinho Fluminense, custos de mais de um bilhão de reais.



Fonte: <http://www.prefeitura.rio/web/guest/exibeconteudo?id=5384116>, acesso em 13/07/16.



3.3.5 A participação popular

A participação popular é entendida como um princípio de sustentabilidade, porém em relação ao projeto, existe apenas um representante da comunidade no Conselho Consultivo e tem se mostrado um processo difícil e conflitante. Não houve, por parte da população, consulta em relação ao projeto e o processo de decisão ficou somente na relação entre as empreiteiras e o mundo político. Plebiscitos, e outros métodos previstos em lei devem ser realizados e regulamentados para que tenhamos condições de participar dos acontecimentos relativos as nossas cidades. A participação popular nos projetos urbanos é um sinal de emancipação e inclusão social e um sinal claro de sustentabilidade.

A questão da gentrificação é outro ponto importante. Ao se requalificar espaços em projetos urbanos, naturalmente se tem processos de gentrificação e expulsão da população mais sensível socialmente. O re-desenvolvimento e a revalorização são processos conhecidos na racionalização mercadológica de lugares anteriormente decadentes, como é o caso do Projeto Porto Maravilha. Temos notícias das inúmeras remoções na área do projeto feito de forma brutal e sem diálogo com os moradores. Para que se desenvolvam projetos e cidades sustentáveis, no entanto, concomitantemente devemos pensar nos impactos no âmbito social, no cotidiano e nas pessoas que existiam antes.

4. RESULTADOS

Enquanto desfrutamos e nos apropriamos momentaneamente deste espaço de cenários pouco originais, devemos também refletir na sustentabilidade urbana. A estética atrativa e nova, é convidativa, mas quando envelhecer novos espaços precisarão ser reinventados na cidade. Este projeto possui um grande apelo turístico e empresarial, isto é um fato e quando se consolidam espaços internacionalizados, padrões estéticos globais e em grande escala. A sua durabilidade é questionada, pois não sentimos um pertencimento, a sensação de reconhecimento, nesses espaços. Essas novas camadas são criadas para um capital especulativo, através de ações de marketing: Rio de Janeiro, novo Porto Maravilha, nova cidade.

O projeto ainda está em execução mas, as informações obtidas são fragmentadas e insuficientes para se saber as dimensões dos impactos que ocorrerão. Se tem poucas notícias da demanda ou interesse na área e venda de CEPACs, que torna ainda mais obscuro como este espaço se sustentará.

É a nova roupa velha que nos é apresentada. É velha: não resolvemos os antigos problemas (gentrificação, exclusão, falta de participação popular, habitação) e é nova: grandes transformações no tecido urbano e impactos. Sua sustentabilidade aqui nos é questionada na sua relação com o futuro de nossas cidades.



5. CONCLUSÃO

Afinal, que cidade queremos para nós? Através de uma análise, este artigo tem o objetivo de abrir caminhos e fazer um mergulho especulativo para outras questões. O foco utilizado foi a sustentabilidade do Projeto Porto Maravilha e suas contradições e o objetivo é a reflexão dentro da chamada sustentabilidade urbana. Esta sustentabilidade que nos referimos está apoiada na resiliência, na sociabilidade dos espaços, em políticas urbanas duradouras e em espaços socialmente acessíveis e fruto de participação. A cidade não pode ser tratada como um jogo e não deve ser negociada como mercadoria através de ações marketing e promocionais. Deste modo, o projeto tem aspectos insustentáveis.

O que fica mais evidente em relação ao projeto, é que não estamos enfrentando com os conceitos de sustentabilidade nossos espaços urbanos. Em vez de uma ação transformadora, estamos criando e recriando praças e museus para o capitalismo, mas com o pensamento é antigo, é a roupa nova em uma velha cidade repleta de antigos problemas.

Ainda diante de um cenário atual caótico das cidades resultantes da perversidade capitalista, aparece a resistência em um pensamento mais otimista, talvez como um sinal de humanidade, na chamada imaginação utópica, por um lugar mais equitativo e melhor de se viver (Harvey, 2015). Dentro deste otimismo, temos condições de implantar um repertório de possibilidades distintas, olhando sempre para as dentro de nós mesmos e decidir o que queremos com responsabilidade e compromissos éticos.

Trata-se neste sentido, de se construir uma reflexão sobre os conceitos e não de se aceitar o que é conhecido. Um pensamento sobre o que queremos para nossa cidade e talvez, a ideia que um dia reconheceremos os lugares como algo que nos pertence, socialmente elaborado por nós numa camada espacial conhecida.

6. AGRADECIMENTO

Agradeço a minha orientadora professora Eloisa Araujo que vem me estimulando com leituras maravilhosas e a ter um espírito de pesquisadora por colocar meus obstáculos como se fossem desafios a serem vencidos. É na folha em branco que está o desafio das nossas ideias.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 2010.

ACSELRAD, Henry. **Discursos da sustentabilidade urbana**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, n.1, ANPUR, 1999.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A Cidade do Pensamento Único**. Petrópolis, 2000.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 1



Estatuto da Cidade. Lei nº. 10.257, de 10 de junho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO – CDURP. **Estudo de Impacto de Vizinhança do Porto Maravilha.** Rio de Janeiro, 2010.

DINIZ, Nelson. **Da Emergência do Imaginário da Revitalização ao Projeto Porto Maravilha**. Dissertação de mestrado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2013.

DINIZ, Nelson. **De Pereira Passos ao projeto Porto Maravilha: colonialidade do saber e transformações urbanas da região portuária do Rio de Janeiro.** XII Coloquio Internacional de Geocrítica, 2007, Bogotá.

HARVEY, David. **Spaces of Hope.** Berkeley: University of California Press, 2015.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo.** Trad. João. Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011

História dos Bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Zona Portuária. Editora Index, 1987.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida nas Grandes Cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JENKS, M. & JONES, C.; **Dimensions of the Sustainable City,** Springer, 2000.

LEFÈBVRE, H. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

MACEDO, S. S. **Quadro do Paisagismo no Brasil.** São Paulo, 1999.

MACEDO, S. S. **Espaços Livres. Paisagem Ambiente,** São Paulo, n. 7, p. 15-56, jun. 1995.

MACEDO, S. S. **Os Espaços de Edificação e o Destino da Paisagem Urbana.** In: SEMINÁRIO SOBRE DESENHO URBANO NO BRASIL, 2., São Paulo. Anais... São Paulo: Pini, 1986.

MELO, Fernando Fernandes de. **A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas.** Dissertação de mestrado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2003.

PEREIRA, V. **Planejamento urbano e turismo cultural em Belo Horizonte, Brasil: espetacularização da cultura e a produção social das imagens urbanas.** In: CONGRESSO VIRTUAL DE TURISMO, 2., 2003. Anais. 2003.

REZENDE, Vera F. **O desaparecimento do Mercado Municipal Praça XV, fator na formação do espaço público da cidade do Rio de Janeiro.**

ROMERO, Marta Adriano Bastos; SILVA, Caio Frederico. **Olhares da Reabilitação Ambiental Sustentável.** Brasília: UNB/FAU, 2012, 1ª.ed.

SÁNCHEZ GARCIA, F. **Buscando um lugar ao sol para as cidades: o papel das atuais políticas de promoção urbana.** In: Revista Paranaense de Geografia, Associação dos Geógrafos Brasileiros, n. 4, 1999. Disponível em: <www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg3/4fernanda.htm>

SÁNCHEZ, F., Bienenstein, G., Canto, B. L., Da Cunha Guterman, B., Barros de M. Benedicto, D. & Picinatto, L. (2004). **Produção de sentido e produção do espaço: convergências discursivas nos grandes projetos urbanos.** Revista Paranaense de Desenvolvimento, 107, 39-56.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** HUCITEC, São Paulo, 2012.