Estratégias contemporâneas de intervenção urbana e o projeto Porto Maravilha (RJ)

Maria Tereza Duarte Paes

paes.tereza@gmail.com

Thiago Castro do Nascimento Silva

thiag0cns@yahoo.com.br

Resumo

Muitas cidades atuais passaram a replicar modelos de intervenção urbana considerados exemplos de planejamento e gestão, tais como os casos de Baltimore e Barcelona. A aplicação destas estratégias, especialmente nas áreas originais das cidades, como as áreas centrais e portuárias que ainda apresentam uma estrutura básica e elementos identitários da população, tem reproduzido um modelo de urbanismo em resposta às demandas globais. Ao analisarmos de perto essas transformações é possível constatar as suas contradições socioespaciais. Este artigo tem como objetivo a análise destas diversas estratégias de intervenção urbana relacionando-as com o Projeto Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro.

* * *

PALAVRAS-CHAVE: intervenção urbana, gentrificação, centros urbanos, áreas portuárias.

Introdução

Desde os anos cinquenta, em todos os continentes, diversas cidades ao redor do mundo sofreram processos de intervenção urbana em suas áreas centrais. Independentemente dos motivos que levaram essas áreas, nas mais diferentes cidades, a se encontrarem em estado de degradação – processo sobre o qual trataremos mais à frente –, verificou-se que essas intervenções apresentaram padrões no modo de ação para a transformação do cenário encontrado.

Tais intervenções receberam diversos nomes à medida que passaram os anos. Não são raros os casos de confusão entre cada um dos termos: renovação, reestruturação, requalificação, reabilitação, revitalização, regeneração e gentrificação[1]. O que se nota em comum entre tais conceitos são as inúmeras críticas feitas a eles, devido aos problemas socioespaciais resultantes em muitos desses processos, e ao questionamento sobre quem são os sujeitos realmente beneficiados após tais intervenções. Porém, nem tudo resulta em críticas, aspectos positivos existem e eles também foram ressaltados ao longo dos anos, o que evidencia o caráter complexo e contraditório de tais ações de intervenção urbana.

O enfoque principal deste artigo será o entendimento das diferentes estratégias de recuperação das áreas centrais e portuárias no período atual, considerando que, como afirmam Alexandri, González e Hodkinson (2016, p.21) "a gentrificação é uma ferramenta útil para compreender o desenvolvimento desigual do capitalismo a nível planetário. A gentrificação planetária expõe o aumento da agressividade do poder político e econômico do neoliberalismo[2]". Em seguida, relacionamos esse contexto atual à cidade do Rio de Janeiro com a implementação do Projeto Porto Maravilha, área de origem da cidade e de grande importância histórica para a população carioca.

Intervenções nas áreas centrais urbanas – breve histórico

Com a deterioração de muitas áreas centrais urbanas, a partir de meados do século XX, importantes cidades dos EUA e da Europa passaram a sofrer mudanças profundas nestes centros desindustrializados, motivando estratégias de recuperação urbana. No contexto americano, esse movimento se deu por inúmeras razões, sendo

1 Importante frisar aqui que trazemos tais conceitos para esta reflexão, devido aos seus múltiplos usos nas políticas públicas, nas iniciativas de mercado e nas reflexões acadêmicas, contudo, desde Paes-Luchiari (2005), temos tratado todas estas intervenções como processos de refuncionalização, entendendo que esta compreende todas as intervenções citadas e que é uma categoria norteadora para a abordagem geográfica.

2 Tradução livre dos autores.

a principal delas o declínio da industrialização e dos postos de trabalho, que causaram a saída da população de maior poder aquisitivo rumo ao subúrbio, deixando as áreas centrais das cidades com a população mais pobre ou desempregada. Em relação às cidades europeias, após muitas muralhas feudais e aberturas para a modernização, e além dos processos de declínio industrial, como o que ocorreu em Barcelona, muitas cidades haviam sido destruídas pela Segunda Guerra Mundial e já haviam buscado como solução a controversa renovação urbana, financiada em grande medida pelos Estados Unidos (Plano Marshall)[3]. A Alemanha Ocidental, por exemplo, particularmente Berlim, que havia levantado o Muro em 1961 e o derrubado em 1989, em seguida tornar-se-ia modelo de cidade global e de renovação urbana (ARANTES, 2012).

Para Vargas e Castilho (2006), a renovação urbana foi a fase inicial dos processos de intervenção nos centros urbanos entre as décadas de 1950 e 1970, nos Estados Unidos e na Europa. Enquanto os europeus decidiram preservar ou reconstruir o que restou dos seus patrimônios arrasados durante a Segunda Guerra Mundial, os americanos foram por outra via, a da destruição, ou seja, demolir e construir para renovar, seguindo os princípios da Carta de Atenas[4] e dos modernistas (DEL RIO, 2004 [1990]; JOSÉ, 2012; VASCONCELLOS; MELLO, 2006; VAZ; SILVEIRA,1999). Essa forma de intervenção sofreu inúmeras críticas, especialmente por causa da retirada da população de seus lugares de origem e da criação de áreas que permaneceram vazias.

Após as duras críticas a esse tipo de estratégia de renovação urbana, modificou-se a maneira de intervir nas cidades e, por volta da década de 1960 surge a ideia de revitalização como uma forma alternativa de intervenção urbana. Na revitalização o foco está na "recuperação econômica e social de uma parte da cidade em decadência" (CARTA DE LISBOA, 1995, *apud* VASCONCELLOS; MELLO, 2006, p. 59). O patrimônio histórico edificado passa a ser, então, preservado. Contudo, o conceito de revitalização também passou a receber inúmeras críticas, tanto pela sua origem etimológica. que remete a noção de voltar a dar vida a algo

3 Ao analisar este período, Soja (1990) o situa em um processo de reestruturação urbana.

4 Dentre as diversas Cartas de Atenas, a que é citada nesse artigo é a elaborada durante o IV CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (1933), cuja publicação se deu somente em 1941, com redação final de Le Coboursier. A questão da preservação dos patrimônios históricos tem entre outras orientações as seguintes: "o reconhecimento que eles devem ser salvaguardados, desde que representem a expressão de uma cultura anterior e correspondam a um interesse geral; que haja uma escolha com sabedoria do que deve ser respeitado; caso tenha construções repetidas com numerosos exemplares, algumas serão preservadas e outras demolidas" (Carta de Atenas, IPHAN, p.25-26. Site: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf.

morto, ou seja, a uma área da cidade considerada sem vida, denotando uma visão preconceituosa e errônea da área da intervenção (DUARTE, 2005); quanto pelas ações realmente colocadas em prática, como comenta Pasquotto (2010, p. 146) ao dizer que as intervenções acabaram por expulsar a população residente, o comércio e as atividades anteriores que eram peculiares do local. O termo foi banido pelos cientistas sociais, mas ainda é utilizado em diversos programas de políticas públicas no Brasil.

Já na reabilitação urbana, o termo tem implicações com a recuperação das áreas abandonadas da cidade, principalmente as áreas centrais. A Carta de Veneza (1964) ampliou algumas concepções da Carta de Atenas (1933), criando novas metodologias para a necessidade de reconstrução após a 2ª Guerra Mundial. Entre elas, amplia espacialmente a proteção do monumento histórico isolado para todo o seu conjunto significativo, ou seja, "o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular" (Carta de Veneza, Artigo 1º). Além disso, introduz a concepção de "restauro crítico" em relação ao "restauro filológico" apresentado na Carta de Atenas (KUHL, 2010).

Assim, passou-se a evitar as demolições e a se preservar não somente construções isoladas, mas conjuntos paisagísticos, "na medida em que as intervenções de reabilitação surgem muitas vezes associadas a atuações de melhoramento do espaço público ou revitalização do mesmo" (MOURA *et al*, 2006).

Na requalificação urbana a recuperação de áreas abandonadas tem ações mais concretas para o desenvolvimento econômico e social e não somente para a recuperação do edificado. São propostas e medidas que procuram "dar novos usos a espaços que se perderam com as funcionalidades ultrapassadas" (TAVARES, 2008, p. 22). Cabe destacar que reabilitação e requalificação são termos muito utilizados por arquitetos e nas políticas públicas.

O conceito da regeneração urbana é mais recente, do final do século XX e início do XXI. Com os mesmos objetivos dos outros tipos de intervenção urbana, a diferença seria na escala desses projetos e na forma com que atua o Estado. A presença de parcerias público-privadas (PPP) é comum nesse tipo de intervenção, o que evidencia para Smith (2006, p. 83) que "os arautos da estratégia da regeneração mascaram as origens sutilmente sociais e os objetivos da mudança urbana, apagam as políticas de ganhadores e perdedores de onde emergem tais linhas de ação".

Uma constatação acerca de todos os tipos de intervenções urbanas é a valorização das áreas onde tais práticas se deram, o que pode ser chamado de um certo enobrecimento dos locais e, geralmente, como consequência desse fato,

ocorre a expulsão da população mais pobre e a atração de uma parcela mais abastada da população. Com relação a esse fato, no ano de 1964, depois de anos de observações sobre o que acontecia em Londres, a socióloga Ruth Glass (1964) criou o conceito de gentrificação para explicar o que estava acontecendo na área central da cidade.

Na análise de Smith (2006) sobre Nova York, esse "novo urbanismo", iniciado em algumas cidades europeias como Londres, Berlim e Paris, espraiou-se até encontrar o que ele chamou de *gentrificação generalizada*, quando a preocupação inicial com a habitação nas áreas centrais desindustrializadas e degradadas encontrou, nas décadas seguintes, uma nova forma de pensar a paisagem urbana, o urbanismo, o emprego, o consumo e o lazer.

A partir daí, um fenômeno semelhante se verificou em várias cidades ao redor do mundo, agora orquestrado pelo mercado privado em parceria com o poder público, e não mais restrito às áreas centrais das cidades. A gentrificação se configura, hoje, como um modelo de urbanismo que legitima um novo padrão de segregação socioespacial, adequado a uma separação dos grupos sociais de rendimento econômico e perfis culturais distintos que, na América Latina ou em cidades de desenvolvimento desigual, resultam na "creación de espacios aburguesados homogéneos e higienizados, carentes de diversidade" (ALEXANDRI; GONZÁLEZ y HODKINSON, 2016).

Em todos estes tipos de intervenções urbanas, identificamos debates acerca das contradições socioespaciais que surgiram em decorrência delas. Para uma melhor compreensão desses fatos à luz da Geografia é necessário trazer à tona a questão da produção do espaço urbano.

Na produção do espaço urbano atuam diferentes agentes (CORRÊA, 1999, p. 12) e, cada um a seu modo, contribui para o estado atual das cidades na sociedade capitalista. Sobre esse fato Lefebvre (2008, p. 21) descreve:

> Num tal processo intervêm ativamente, voluntariamente, classes ou frações de classes dirigentes, que possuem o capital (os meios de produção) e que geram não apenas emprego econômico do capital e investimentos produzidos na "cultura", na arte, no conhecimento, na ideologia. Ao lado, ou antes, diante dos grupos sociais dominantes (classes dominantes e frações de classes) existe a classe proletária: o proletariado, ele mesmo dividido em camadas, em grupos parciais, em tendências diversas, segundo os ramos da indústria, as tradições locais e nacionais.

Assim, foi com a produção do espaço urbano que tornou-se possível a criação de tais áreas centrais como as percebemos hoje. Na sociedade capitalista recém-

industrializada do século XIX, os meios para o estabelecimento dessa organização urbana foram sendo impostos nesse par dialético industrialização-urbanização, e o centro urbano passou a concentrar: o centro de decisão financeira; os capitais oriundos das atividades econômicas sobre o território; a sede dos equipamentos e aparelhos do Estado; as áreas para a fixação das indústrias; centros comerciais para atender as necessidades da população residente; infraestrutura básica para facilitar a circulação e os deslocamentos das mercadorias minimizando os custos da produção; movimentos migratórios de pessoas em busca de trabalho e moradias de baixa qualidade, particularmente quanto aos aspectos sanitários.

Quando os centros destas cidades perderam parte de suas indústrias, sedes de empresas e as suas populações mais abastadas economicamente, as áreas centrais perderam grande parte dos investimentos dos agentes responsáveis pela produção do espaço urbano, e passaram a concentrar os seus interesses em áreas mais dinâmicas das cidades. A cidade do Rio de Janeiro, no Brasil, também atravessou um longo período sem ter investimentos direcionados para a sua área central. Para Neil Smith (2006, p. 66), este movimento seria um processo de investimentos e desinvestimentos do capital como consequência da mobilidade deste, baseando-se na teoria da diferenciação da renda (*rent gap*).

Também seria por meio desse processo de diferenciação da renda a causa do retorno da importância do centro como foco de atração de capitais. Seguindo essa lógica, a volta dos investimentos nas áreas centrais se justificaria por ser o próprio centro dotado de uma razoável infraestrutura, com forte identificação com a população da cidade e que, apesar das perdas no processo de desinvestimentos, continuava sendo a área mais importante de uma cidade e, dependendo do porte desta, a área principal de toda uma região, como as cidades de Nova Iorque, Londres, Rio de Janeiro, São Paulo e Seul. A partir desta lógica, políticas de intervenção urbana são propostas para tentar atrair capitais não somente para o centro, mas para a cidade como um todo.

O lado perverso das contradições socioespaciais geradas por estas intervenções urbanas, mais acentuadamente nos países periféricos, é a expulsão direta das remoções forçadas, e a expulsão indireta devido ao enobrecimento que traz o aumento do custo de vida e a mudança do perfil populacional com a atração das classes médias e elites.

Ao analisar processos de gentrificação em cinco cidades da América Latina, Janoschka (2016, p. 39-44) toma o conceito de deslocamento (*desplazamiento*) a partir de cinco dimensões: como processo material, de natureza econômica e mais visível na paisagem; como processo político, que opera no plano material, econômico e financeiro, com autoridade jurídica e administrativa; como processo

simbólico, produtor de estruturas e configurações discursivas e simbólicas, com aparato tecnológico de comunicação e poder de consenso no cotidiano das pessoas, configurando o que Santos (2010) chamou de "colonialidade do saber"; e como processo psicológico, relativo aos efeitos psicológicos causados nos indivíduos devido às remoções ou deslocamentos.

Como afirma Janoschka (2016, p. 29): "Esta metamorfosis de la ciudad consolidada, que se manifiesta a partir de la actividad inmobiliaria, la llegada de nuevos colectivos y su iconografía en el espacio público, tiene ganadores y perdedores". Todo esse processo gerará inúmeros casos de gentrificação do espaço urbano.

Em uma época em que as cidades competem entre si pela entrada de recursos financeiros, cabe ressaltar que esses projetos de intervenção urbana são, de maneira geral, aceitos pela opinião pública porque são estruturados por ideologias espaciais que vendem apenas o lado positivo das mudanças propostas. Há uma construção deliberada de discursos e imagens de prosperidade, de crescimento e de modernização que torna compreensível esta aceitação, como afirma Harvey (1998 [1989], p. 92),

> dada a sombra histórica da desindustrialização e da reestruturação, que deixaram a maioria das grandes cidades do mundo capitalistas com poucas opções além da competição entre si, em especial como centros financeiros, de consumo e de entretenimento. Dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços urbanos espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (do tipo certo) num período (que começou em 1973) de competição interurbana e de empreendimentismo urbano intensificados.

No caso da cidade do Rio de Janeiro, esse processo atual foi praticamente idêntico, desde as justificativas para a sua execução até a venda da ideologia das melhorias que serão obtidas para a área portuária e o resto da cidade. É evidente que, de fato, houve mudanças positivas na área portuária, tais como: a implantação do novo modal VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), no atendimento do Centro e da Zona Portuária, como parte da Operação Urbana Porto Maravilha; a construção das vias Expressa e Binário do Porto, além dos túneis Marcello Alencar e Rio 450, que auxiliaram na fluidez de circulação dos carros e ônibus nessa região, reduzindo o congestionamento; a introdução de novos equipamentos públicos, ciclovias e novo mobiliário urbano na área portuária; renovação das redes de infraestrutura e áreas para pedestres.

Em relação aos transportes nas áreas próximas, a sua população ainda passa por um processo de adaptação ao novo sistema. Segundo depoimentos[5], com o aumento dos congestionamentos, a redução da velocidade nas vias do centro, a alteração das linhas de ônibus da cidade, com mudanças nos itinerários, extinção de linhas, ou a junção de duas ou mais linhas em uma só, e a criação de outras totalmente novas que geraram inúmeras reclamações por parte da população. Esses exemplos apenas ilustram a complexidade envolvida quando se trata de projetos de intervenção urbana do porte que se realiza no Rio de Janeiro, uma vez que as transformações ainda não terminaram.

Para inserirmos a presente reflexão sobre as mudanças na área portuária do Rio de Janeiro em um contexto histórico de produção de projetos urbanos para áreas portuárias ao redor do mundo, discorreremos a seguir sobre as principais referências mundiais deste processo.

Projetos de intervenção urbana em áreas portuárias

A área portuária carioca se desenvolveu da mesma forma como em diversas cidades portuárias do mundo, ou seja, como uma continuidade do centro. Correa (1999, p. 38-40) explica que esta interligação se deve ao fato de que as cidades, com a Revolução Industrial, foram conectadas às necessidades de escoamento da produção via transporte marinho, ampliando as suas ligações com o mundo exterior. Para que houvesse uma diminuição dos custos, os terminais ferroviários também foram localizados próximos e, desta forma, as atividades derivadas desse processo se concentraram no entorno das áreas portuárias, atraindo um grande contingente de trabalhadores que passaram a constituir muitas destas áreas centrais integradas às áreas portuárias.

Com o crescimento das cidades e o adensamento de suas áreas centrais, criou-se dificuldades para a expansão dos portos, pois a malha urbana comprimiu a área portuária, como explica Ferreira (2013, p. 82-83):

> a reestruturação produtiva traz consigo inúmeras consequências e os portos não são exceção, assim surge a necessidade de ampliação e modernização da infraestrutura portuária, observa-se a privatização e descentralização dos portos, percebe-se a concentração entre operadores e portos estratégicos da circulação mundial de mercadorias (acirramento da competição entre os portos) e, finalmente a subutilização, abandono e decadência dos portos tradicionais.

5 Os depoimentos utilizados neste artigo foram coletados em Trabalho de Campo realizado no mês de agosto de 2016.

Desse modo, aproveitando-se dessa possibilidade, a partir dos anos 1990 os governantes voltaram as suas atenções para esses espaços vazios e abandonados das áreas portuárias. A ideia foi recuperar esses lugares e transformá-los por completo com novas e diferentes funções. Segundo Andini (2011, p. 6), o foco mundial seria no propósito de "criar lugares com novas formas de amenidades públicas que ofereçam atividades para lazer, cultura, comércio e hospitalidade". Alguns casos se tornaram notórios e serviram de base para uma sucessão de intervenções nas áreas portuárias em escala global, como os casos de Boston, Baltimore, Londres e Barcelona.

Os dois primeiros, Boston e Baltimore, foram idealizados em meio a política moderna de renovação urbana e de revitalização dos centros e da orla marítima dos anos 1960 (HALL 2002 [1988]; HARVEY,1998 [1989], p. 89). As ações em suas respectivas áreas portuárias continuaram nas décadas seguintes, já em meio à conscientização da necessidade de preservação e conservação das formas urbanas ou de suas refuncionalizações. As ações de Baltimore foram consideradas de enorme sucesso e atraíram milhões de visitantes para a cidade, sendo imitadas por centenas de outras cidades nos anos posteriores. Apesar desse sucesso, não se evitou a forte especulação imobiliária e o processo de gentrificação.

As medidas criadas nessas duas cidades também não foram suficientes para sanar a necessidade de investimentos. Para que se mantivessem no topo da atração de capitais e de turistas, projetos que dessem continuidade aos anteriores foram criados, o que nos leva a uma reflexão de que a cidade do Rio de Janeiro precisará criar, no futuro, novos empreendimentos para manter os atuais rentáveis, em um processo cíclico cujas implicações ainda desconhecemos

Em Londres, como nos conta Del Rio (2001), a pressa na conclusão do projeto levou a aterros de corpos d' água, especulação imobiliária, numa tentativa de transformar a área em um centro de operações financeiras globais. As operações em Londres se realizaram com a forte atuação de empresas privadas que, sem qualquer regulamentação ou controle urbanístico, avaliaram erroneamente as condições comerciais e acabaram falindo, deixando enormes espaços vazios.

O projeto de transformação urbana realizado por Barcelona é considerado um marco, não somente entre os especialistas ligados aos estudos urbanos, como também entre os administradores públicos. A cidade de Barcelona começou com transformações mais pontuais e de curto prazo; as necessidades mais específicas de cada distrito eram tratadas nos Planos Especiais de Reforma Interior (PERI), com ações mais voltadas para o médio e longo prazo. Sobre os PERI, pode-se dizer que "são planos setoriais para a organização da forma física do território" (ZAPATEL,2011, p. 23).

Assim, verificamos que os projetos urbanísticos até 1986 estavam mais voltados para reabilitação e requalificação. O que mudou a partir do ano seguinte, quando Barcelona é escolhida como sede dos Jogos Olímpicos de 1992, foi a magnitude e a ampliação das transformações urbanísticas. Autores como Esteban (2004) e Zapatel (2011), além do próprio Borja (2004), afirmam que o intuito foi criar novas centralidades com planos na periferia e renovação do centro da cidade histórica numa relação dialética.

Dando seguimento aos projetos, a cidade voltou as suas atenções ao mar, ou seja, a sua orla marítima (Figura 1). Como parte do programa para a Villa Olímpica, a revitalização da área portuária teve início, seguida depois de outros dois projetos: o prolongamento da Via Diagonal ao mar e a renovação da foz do rio Besòs. Esta ligação entre cidade e mar, constantemente propagandeada, teve uma enorme aceitação popular (FERREIRA, 2013; ESTEBAN, 2004).

Vainer (2000) nos lembra que a cidade de hoje é uma mercadoria a ser vendida em um mercado competitivo que tem no marketing urbano uma ferramenta essencial para este fim. Nas práticas do planejamento estratégico a cidade-mercadoria se faz necessária pelas "novas condições impostas pela globalização às cidades e aos poderes locais". (VAINER, 2000, p. 78).

Figura 1. Port Vell Barcelona.



Fonte: Leitman 2011.

E qual programa de *marketing* para promover uma cidade pode ser melhor do que os Jogos Olímpicos cuja cidade-sede torna-se o centro das atenções mundiais, com bilhões de espectadores? Castells e Borja (1996, p.156) reiteram que "o plano estratégico não seria o marco de um ambicioso projeto de transformação urbana sem os Jogos Olímpicos de 1992". Não é de se estranhar a mudança do grau de investimentos feitos em Barcelona após a sua escolha como sede olímpica. Dos

projetos urbanos iniciais, de pequeno ou médio porte, passou-se a grandes investimentos com a participação da iniciativa privada e as parcerias público-privadas que também se firmaram, evidenciando o poder catalisador dos grandes eventos mundiais.

Borja (2004) exalta que a estética urbana não seria algo somente de preocupação do *marketing* urbano, mas sim algo para criar um senso de unidade, dever e responsabilidade entre os habitantes, de modo que o "embelezamento de uma cidade não é apenas uma coisa boa: é bom investimento[6]" (BORJA, 2004, p. 101).

A aplicação destas estratégias pode ser constatada em várias outras cidades que passaram a investir em suas áreas portuárias, tais como: Cingapura, Hamburgo, Roterdã e Xangai. Os casos de Cingapura e de Xangai são relativamente parecidos, com a completa alteração de suas áreas de entorno. Em Cingapura, ainda sob domínio britânico, mas já com um governo autônomo internamente, antes da independência do país, em 1965, o governo decidiu realizar, em 1960, "um estudo para analisar a reestruturação de todas as operações portuárias incluindo as funções do Conselho do Porto de Cingapura, do Departamento da Marinha e do ramo Marítimo do Departamento de Obras Públicas" (Dias, 2013, p. 34), começando assim a rápida industrialização para o desenvolvimento econômico da ilha de Cingapura. Desse modo, os portos e o país como um todo passaram por um intensivo processo de modernização (Figura 2).

Figura 2. Marina Bay com o porto de Cingapura ao fundo.



Fonte: Wong 2011.

Em Xangai, segundo Ivins (2013), desde a revolução chinesa a área portuária ficou degradada e relegada a um segundo plano, com as acentuadas reformas econômicas dos anos 1990 que tiveram como prioridade o desenvolvimento de um

6 Tradução livre dos autores.

novo porto em uma ilha vizinha. Para o autor, foi com a expansão urbana e o aquecimento do mercado imobiliário, além dos incentivos dados pelo governo chinês para alterar o uso do solo local, é que se pôde falar do início da reestruturação da antiga área portuária, transformando-a em "um dos maiores distritos de inovação da China" (Ivins, 2013, p. 16). O projeto se assemelha ao de Cingapura porque, em ambas, a prioridade não se restringiu ao desenvolvimento de uma determinada área, mas de toda uma região.

As duas cidades do noroeste da Europa, Hamburgo e Roterdã, decidiram pela modernização de seus portos para recuperaro movimento perdido para outros portos no mundo, como os de Cingapura e de Xangai, citados anteriormente, e se manterem competitivos. O projeto de Roterdã incluiu a expansão da área física com a criação de terra, com a ajuda da areia retirada do fundo do mar. Tal ação foi considerada bastante audaciosa e controversa, principalmente ao se levar em conta os impactos ambientais causados pela extração da areia do fundo do mar.

Quanto ao que foi feito no entorno e em áreas que já não serviam mais às atividades portuárias, o que teve o maior destaque foi o *Kop van Zuid* (Figura 3). Localizado na parte sul da cidade e separado pelo rio Niewe Mass do centro de Roterdã, ele deixou de ser ocupado pelas atividades do porto durante as décadas de 1960 e 1970, tornando-se uma região abandonada, até que voltou a despertar o interesse público na década seguinte, tendo as mesmas características de atração de investimentos já discutidas.

Figura 3. Construção do HafenCity.

Fonte: HafenCity Project



Segundo Andini (2011, p. 39-40), a revitalização de *Kop van Zuid*, que se localiza bem próximo do centro, é explicada como um projeto emblemático que inclui habitação de alto padrão e espaço de escritório, instalações recreativas e culturais sendo diferenciado dos demais porque está preocupado com alguns objetivos sociais.

Analisando essa descrição feita por Andini (2011), observamos que, apesar do projeto holandês defender que seu diferencial é a preocupação com os problemas de ordem social, particularmente a expansão do aguardado desenvolvimento econômico para a parcela sul de Roterdã, esse discurso oficial é comum em todos os outros projetos de intervenção urbana. Além disso, Roterdã teve uma série de projetos de renovação e regeneração urbana que levaram a expulsão da parcela mais pobre da população, mesmo a cidade sendo reconhecida por suas ações que visam combater a perda de inquilinos nas áreas revalorizadas (MAK; STOUTEN, 2014, p. 101-102).

A cidade de Hamburgo, em 1997, muda a jurisdição da parte localizada entre o porto e a área central da cidade, tirando esta da administração portuária e tornando-a responsabilidade do departamento de planejamento. Com tal medida, a área central de Hamburgo cresceu 40% para, segundo Harms (2008, p. 17) "ser usada na expansão das funções urbanas que precisavam estar centralmente localizadas com o objetivo de abrir a cidade novamente à água e desenvolver um novo distrito urbano central[7]".

A partir daí, surge na cidade de Hamburgo o Projeto *HafenCity* (Cidade Portuária). Aprovado pelo senado da cidade em 2000 e considerado um dos maiores projetos de revitalização portuária no mundo, o projeto abrange um distrito e dez bairros. Hoje o *HafenCity* já conta com cerca de 2.000 moradores e

7 Tradução livre dos autores.

11.000 trabalhadores finalizam o projeto que prevê: estações de metrô, duas universidades (HafenCity University e a Kuehne Logistics University) já prontas em 2006 e 2010, respectivamente, o museu marítimo internacional de Hamburgo, centro de ciência, a praça Vasco da Gama, vias de ligação entre a área do *HafenCity* com o resto do centro, e um passeio de 10 km pela orla (CO; RODERICK, 2010).

Os projetos de revitalização do Norte da Europa se utilizam da estratégia de vincular a imagem da cidade ao mar. As promessas de melhores condições de vida, associadas ao lazer, e as facilidades geradas pela criação de amenidades públicas acabam tendo um forte apelo entre os habitantes que incorporam em seu imaginário essa imagem positiva do desenvolvimento local, fortalecendo o consenso necessário de cidade-pátria, de identidade comum, e da alienação do pensamento crítico em relação a estes projetos do pensamento único (VAINER, 2000). Por isso, Harvey (2006, 2016) acentua a importância da organização e participação política da população local frente aos processos de gentrificação que são vividos de forma particular em cada caso, tornando algumas cidades mais aderentes ou mais resistentes a tais intervenções.

Projeto Porto Maravilha: um breve *tour* pelo caso carioca

O projeto de recuperação da área portuária do Rio de Janeiro é uma proposta antiga que, para que pudesse sair do papel, necessitou de uma conjunção de fatores, interesses e acontecimentos. Em primeiro lugar, a escolha da cidade como sede dos jogos olímpicos de 2016 foi fundamental. Segundo, foi preciso que as três esferas de governo – municipal, estadual e federal – estivessem alinhadas, o que não acostumava acontecer; a cidade e o estado do Rio de Janeiro eram governados pelo PMDB, cujo prefeito era Eduardo Paes e o governador era Sérgio Cabral, ambos aliados do presidente da república Luiz Inácio Lula da Silva do PT. Em terceiro lugar, ocorreu a modificação da legislação urbanística com o advento do Estatuto da Cidade de 2001 (Lei 10.257/2001), que rege o conceito de Operação Urbana Consorciada vinculado à Outorga Onerosa do Direito de Construir em seu artigo 28, no qual fixa áreas onde o direito a construir poderá ser acima do coeficiente de aproveitamento[8] básico adotado (CAB), lembrando que tem o coeficiente de aproveitamento máximo (CAM). Desse modo, uma vez que delimitada pelo Plano Diretor da cidade, uma determinada área poderá ser objeto

8 O coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno, no caso da cidade do Rio de Janeiro esse coeficiente para a área portuária foi alterado pela Lei Complementar (LC) nº101/2009. Ficando pelo art. 25 em seu parágrafo único estabelecido que: "O CAB e o CAM estabelecidos no Anexo V-B desta Lei Complementar, prevalecerão sobre os Índices de Aproveitamento de Terreno - IAT anteriormente estabelecidos pela legislação pertinente, nas áreas onde estiver prevista sua utilização."

dessa Operação Urbana Consorciada[9], mas em cada caso o município pode pedir medidas de contrapartida. Especificamente no Rio de Janeiro essa contrapartida foi que "todos os recursos arrecadados na realização do programa estabelecido na lei deverão ser integralmente investidos na própria área [portuária]" (RIO DE JANEIRO, 2009). Assim, tendo sido delimitada a área de interesse a ser atingido, o governo municipal estabeleceu a quantidade de potencial adicional de construção por meio de certificados (CEPAC) que foram a leilão, sendo integralmente comprados pela Caixa Econômica Federal através do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Todo esse processo estipulado para permitir a executabilidade do projeto enfrenta até hoje inúmeras críticas da oposição, da comunidade científica (CARLOS, 2010; FERREIRA, 2013; GIANNELLA, 2015; JANOT, 2016; SILVA, 2012), dos diversos organismos da sociedade, como o Fórum Comunitário do Porto e o Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas RIO e de organizações não governamentais (ONG), todos preocupados em saber quais são os verdadeiros interesses em jogo e em como a população é atingida pelo projeto, seja por meio de desapropriações ou pelos casos de violações dos direitos humanos.

Assim, todo o cenário para a proclamada revitalização da região portuária carioca foi preparado. Essa mentalidade de cidade-mercadoria, cidade-empresa, passou a influenciar os gestores cariocas inspirados na experiência vivida em Barcelona no começo dos anos 1990. Conforme Compans (2005, p. 193), a prefeitura da cidade, cujo prefeito era César Maia em 1993, elaborou o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro em parceria com a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), cuja consultoria seria da empresa catalã Tecnologias Urbanas Barcelona S.A. (TUBSA). Daí entende-se as semelhanças entre o plano estratégico carioca com o Plano Barcelona 2000. Para Compans (2005, p. 199):

> Ele traduz, antes de tudo a visão dos consultores catalães de que o desenvolvimento local depende da articulação do sistema urbano à economia global, que passa a ser compartilhada com os responsáveis políticos e com as elites econômicas locais.

9 Na cidade do Rio de Janeiro essa Operação Urbana Consorciada foi criada pela Lei Municipal Complementar nº 101/2009, com o aparecimento da Área de Especial de Interesse Urbanístico do Porto (AEIU). Já a Lei Complementar nº 102/2009 criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP cuja finalidade seria "a articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo, que executa obras e serviços nos cinco milhões de metros quadrados da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio". Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/quemsomos

Para Souza (2003, p. 140), o objetivo do plano carioca era "vender a imagem favorável do município" e, apesar de algumas divergências, as administrações seguintes de certa forma mantiveram esse modelo de promoção da cidade, deixando de lado o seu Plano Diretor (SOUZA, 2003, p. 504). As candidaturas para sediar os Jogos Olímpicos de 2004 (derrotada) e de 2016 (vencedora) são exemplos de tentativas de promover a cidade do Rio de Janeiro.

O projeto de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro incluiu: a criação da Orla Conde, que durante as Olimpíadas ficou conhecida como Boulevard Olímpico (Figura 4), um espaço de circulação de pessoas com a realização eventual de shows; a demolição do Elevado da Perimetral, visto como símbolo da degradação e isolamento do local; a recuperação de várias vias, ruas e avenidas, além da construção da via Binário e dos túneis Rio 450 e Prefeito Marcello Alencar, este último subterrâneo passando por debaixo da Orla Conde; a inauguração da primeira linha do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ligando a rodoviária ao aeroporto Santos Dumont e, hoje, ao centro; a construção do Museu do Amanhã, edificação emblemática do arquiteto espanhol Santiago Calatrava e do AquaRio, considerado o maior aquário marinho da América do Sul; a reurbanização do morro da Conceição; a restauração do Cais do Valongo que, em 2016, entrou na Lista Indicativa do Patrimônio Mundial da UNESCO; e a inclusão de novas redes de água potável, esgoto sanitário, iluminação pública, energia elétrica, rede de drenagem de águas pluviais, entre outras melhorias.

Figura 4. Boulevard Olímpico.



Fonte: Foto do autor, 2016.

Ao tratar do processo de gentrificação na cidade do Rio de Janeiro, Janoschka (2016, p. 54) afirma:

> Para entender o alcance de um conceito como o da gentrificação em relação a um lugar físico, é imprescindível primeiro compreender a variedade de fatores que desempenham um papel importante nesta problemática: É o capital estrangeiro ou o capital local os que fomentam os processos de gentrificação? Existem grupos da população local que trabalham ativamente para gerar gentrificação e assim obter ganhos financeiros mediante o aumento do preço da terra e da propriedade? Que postura tem o Estado frente aos vários processos de gentrificação? As respostas a estas e muitas outras perguntas variam entre lugares e países, ditando as particularidades dos processos de gentrificação em cada território. Por conseguinte, a estratégia de resistência sempre será específica ao lugar da intervenção[10].

É sobre esta capacidade de organização e resistência que as populações locais devem articular-se para fazer valer os seus direitos sociais frente às intervenções impostas nos processos de gentrificação.

Referências

ALEXANDRI, G.; GONZÁLEZ, S.; HODKINSON, S. "Geografías del desplazamiento en el urbanismo de América Latina" (pp.09-25). *Revista INVI – Gentrificación y desplazamientos en América Latina*, Vol.31, Num. 88. 2016.

ANDINI, D. *Public Space for people on new urban waterfronts: a literature exploration on sócio-spatial issue in post-industrial waterfronts*. 2011, 34f. Thesis (Socio-Spatial Analyses)-Msc. LandescapeArquitectuSre and Planning) Wagening University, Nederland, NL, 2011.

ARANTES, O. B.F. *Berlim e Barcelona – duas imagens estratégicas*. Editora Annablume, São Paulo.160p.

BORJA, J. The city, democracy and governability: the case of Barcelona. In: MARSHALL, T. (edit.). *Transforming Barcelona*. London, UK: Routledge, 2004.

CARLOS. C. A. S. L. Um olhar crítico à zona portuária do Rio de Janeiro. In: *Bitácora Unbano e Territorial*, v.17, n.2, p. 23-54, 2010. Disponível em: <https://portomaravilhaparaquem.wordpress.com/2012/05/06/uma-olhar-critico-a-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 07 nov.2016.

CARTA DE VENEZA. 1964. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf. Acesso em: nov. 2016.

CASTELLS, M; BORJA, J. As cidades como atores políticos. In: *Novos Estudos*, n. 45, p. 156-166, 1996. Disponível em: <http://novosestudos.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/79/20080626_as_cidades_como_atores.pdf> Acesso em: out. 2016.

CO, A. V.; RODERICK, M. *HafenCity, Hamburg*. In: Courses-Wasington.edu. University of Washington. 2010.7f. Notas de aula. Disponível em: <https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehl-studio/downloads/Autumn2010/HafenCity.pdf>. Acesso em: out. 2016.

COMPANS, R. *Empreendorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

CORREA, R. L. *O espaço urbano*. 4. ed. São Paulo, SP: Ática, 1999.

DEL RIO, V. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo – SP. Pini, 2004 [1990].

___. Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*, v.2, n. 15, texto especial 091, ago. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/a

10 Tradução livre dos autores.

rquitextos/02.015/859>. Acesso em: out. 2016.

DIAS. J. C. de S. *Gestão e operação portuária: experiência em Cingapura*. Brasília: Editora ANTAQ, 2013.

DUARTE, R. G. O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas. *Scripta Nova*, v. IX n.194, 2005, sem paginação. Disponível em:<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-44.htm>. Acessoem: jun.2016.

ESTEBAN, J. The planning project: bringing value to the periphery, recovery the centre. In: MARSHALL, T. (edit.). *Transforming Barcelona*. London, UK: Routledge, 2004.

FERREIRA, A. *A cidade no século XXI: Segregação e banalização do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

HALL, P. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Editora Perspectiva 2002 [1988].

HARMS, H. Changes on the waterfront-transforming Harbour Areas: a comparison and evaluation of waterfront developments in two contexts: the San Francisco Bay Arena, United States, and Hamburg, Germany. In: SHRINKING CITIES CONFERENCE, 2, 2008, Berkley, USA. *Preliminary Presentation at Shrinking Cities Conference*. Berkley: IURD-UniversityofCalifornia, USA, 2008, p.1-29. Disponível em: <http://iurd.berkeley.edu/wp/2008-02.pdf>. Acesso em: out. 2016.

HARVEY, D. Entrevista a David Harvey sobre Gentrificación: Habitat III tiene una posición neoliberal. *Comité Popular por Nuestros Territorios – FRENTE A HABITAT III*, Quito, Ecuador, 2016. Disponível em:< https://resistenciapopularhabitat3.org/2016/07/25/entrevista-a-david-harvey-sobre-gentrificacion-habitat-iii-tiene-una-posicion-neoliberal/>. Acesso em: nov. 2016

____. *A produção capitalista do espaço*. 2. ed. tradução Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2006.

____ *Condição pós-moderna: uma perspectiva sobre origens da mudança cultural*. 7.ed. São Paulo: Loyola, 1998.

JACQUOT, S. Analyser l'action publique patrimoniale, um triple regard sur la patrimonialisation. Cahier – Analyser la patrimonialisation des espaces urbains. N. 1, Citeres/CNRS/Université François Rabelais, p. 9-18, 2012.

JANOSCHKA, M. Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *Revista INVI – Gentrificación y desplazamientos en América Latina*, Vol.31, Num. 88, p. 27-71, 2016.

JANOT, L. F. O futuro do Porto Maravilha. *Vitruvius*. 2016. Disponível em: <http://ww.arquiteturismo.com.br/revistas/read/minhacidade/17.196/6282>, Acessado em: out. 2016.

GIANNELLA, L. C. Revirando o "Porto Maravilha": luta pelo espaço portuário e contradições urbanas na zona portuária do Rio de Janeiro. 2015, 159f. Tese de Doutorado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

GLASS, R. *London: aspects of change. London-UK*. University College of London Centre for Urban Studies and Mac Gibbon and Kee, 1964.

IVINS, C. PolicyBrief: revitalização de zonas portuárias: riscos e oportunidades para economias emergentes. *BRICS Policy Center: Centros de Estudos e Pesquisas*, p.1-22, jun. 2013. Disponível em: <http://bricspolicycenter.org/homolog/uploads/trabalhos/6014/doc/365472246.pdf>. Acesso em: out. 2016.

JOSÉ. B.K. As intervenções 'res'-contribuindo para o debate. *4ª Simpósio de Arquitetura & Urbanismo*, São Paulo-SP. Senac, 2012. Disponível em:<http://www1.sp.senac.br/hotsites/campus_santoamaro/Simposio_Arquitetura_Urbanismo/2012/arquivos/Beatriz_Kara.pdf>. Acesso em: maio. 2016.

KUHL, B. M.. Conservação e restauração - Notas sobre a Carta de Veneza. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, São Paulo, v. 18, n.2, 2010.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

MAK, A.; STOUTEN, P. Urban regeneration in Rotterdam: economic and social values. *European spatial Research and Policy*, Groningen, Netherlands, v. 21, n. 1, p. 101-122, 2014.

LEITMAN, H. N. Port Vell, acesso de Barcelona ao mar. *I SEMINÁRIO INTERNACIONAL*, 1, 2011, São Luís. Logistica, base para o desenvolvimento sustentável. 2011. Disponível em:<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Pale

stras/ISeminarioInternacional2011/HugorNoberto.pdf>. Acesso em: dez. 2016.

MOURA, D.; et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito Operativo. *Cidades-Comunidades e Territórios*, n. 12/13, p.15-34, dez. 2006.Disponível em: <http://revistas.rcaap.pt/cct/article/viewFile/9228/6675>. Acesso: 22. jul. 2016.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. A reinvenção do patrimônio arquitetônico no consumo das cidades . *Revista GEOUSP – Espaço e Tempo*. USP/Departamento de Geografia, São Paulo, n. 17, p. 95-106, 2005.

PASQUOTTO, G.B. Renovação, revitalização e reabilitação: reflexões sobre as terminologias nas intervenções urbanas. *A Complexus: Engenharia, Arquitetura e Desing. Salto*, v.1, n.2, p. 143-149, set. 2010. Disponível em: <http://docplayer.com.br/5753399-Ano-n-02-renovacao-revitalizacao-e-reabilitacao-reflexoes-sobre-as-terminologias-nas-intervencoes-urbanas-geise-brizotti-pasquotto-p.html>. Acesso em: jun.2016.

PORTAL HAFENCITY. Disponível em: <http://www.hafencity.com/upload/files/artikel/HafenCity_Projects_March_2016.pdf>. Acesso em:set-dez.2016.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Lei Complementar n° 101*. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC101_-_23112009.pdf>. Acesso em: mar. 2016.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Lei Complementar n° 102*. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf>. Acesso em: mar. 2016.

SANTOS, B.S. *Des-pensar para poder pensar. Descolonizar el saber, reinventar el poder*. Montevideo, Ediciones Trilce, 2010.

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

SILVA. C. R. A dimensão política da revitalização do porto do Rio de Janeiro: um estudo do projeto "Porto Maravilha". *Revista Continentes (UFRRJ)*, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 56-71, 2012. Disponível em: <http://r1.ufrrj.br/revistaconti/index.php/continentes/issue/view/1>. Acesso em: nov. 2016.

SOJA, E. W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro, 1990.

SOUZA, M. L. de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

TAVARES, J. L. *Reabilitação urbana: as sociedades urbanas e as novas perspectivas na requalificação de centros históricos*. 2008, 52 f. Dissertação de Mestrado em Ordenamento do território e planeamento ambiental, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova Lisboa, Lisboa, 2008.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O. B. F., VAINER, Carlos B., MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. de. As intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. de. *As intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, L. M. de. MELLO, M. C. F. de. Re: atrás de, depois de. In. VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. de. *As intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.

VAZ, L. F.; SILVEIRA, C. B. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. *Revista Território*, Rio de Janeiro, v.4, n. 7, p. 51-66, jul/dez. 1999.

WONG, R. *Glass wall and other glazing systems: cases/examples in Singapore*. 2011. Disponível em: <http://personal.cityu.edu.hk/~bswmwong/contents/resources/glass_wall_singapore.pdf>. Acesso em: dez. 2016.

ZAPATEL, J. A. *Barcelona: transformações urbanísticas (1979-1992)*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2011.

Sobre os autores

Maria Tereza Duarte Paes: professora doutora do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Atualmente atua nas áreas de patrimônio cultural, turismo e meio ambiente urbano. Também coordena o Grupo de Pesquisa "Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural".

Thiago Castro do Nascimento Silva: Graduando do curso de Geografia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

* * *

ABSTRACT

Contemporary urban intervention strategies and the Porto Maravilha Project (RJ)

Many cities today replicate urban intervention models considered examples of planning and management, such as the cases of Baltimore and Barcelona. The application of these strategies, especially in the original areas of cities such as central and port areas that still have a basic structure and identity elements of the population towards them, has reproduced a model of urbanism in response to global demands. When we analyze these transformations closely, it is possible to verify their socio-spatial contradictions. This article aims to analyze these various urban intervention strategies relating them to the Porto Maravilha Project in the city of Rio de Janeiro.

KEYWORDS: urban intervitation, gentrification, urban centers, port areas.

RESUMEN

Estrategias contemporáneas de intervención urbana y Proyeto Porto Maravilha (RJ)

Muchas ciudades actuales comenzaron a replicar modelos de intervención urbana ejemplos considerados de planificación y gestión, como los casos de Baltimore y Barcelona. La aplicación de estas estrategias, especialmente en las áreas originales de las ciudades como las zonas del centro y del puerto que todavía tiene un básico de elementos de estructura y de identidad de la población hacia ellos, se ha desempeñado un modelo de urbanismo en respuesta a las demandas globales. Mediante el análisis de cerca estos cambios, es posible ver sus contradicciones socio-espaciales. En este artículo se pretende analizar estas diversas estrategias de intervención urbana relacionándolos con el Proyecto Porto Maravilha en la ciudad de Río de Janeiro.

PALABRAS CLAVE: intervención urbana, gentrificación, centros urbanos, zonas portuarias.

BCG: http://agbcampinas.com.br/bcg