

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

CENTRO DE LETRAS E ARTES

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

**PROURB - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO**

**DOUTORADO EM URBANISMO**

vazios urbanos: perspectivas contemporâneas vazios urbanos: perspectivas  
contemporâneas vazios urbanos: perspectivas contemporâneas vazios  
urbanos: perspectivas contemporâneas vazios urbanos: perspectivas  
contemporâneas vazios urbanos: perspectivas contemporâneas vazios urbanos

**andréa de lacerda pessoa borde orientador prof. dr. roberto segre**



t e s e

dezembro 2006

ANDRÉA DE LACERDA PESSÔA BORDE

# **VAZIOS URBANOS: PERSPECTIVAS CONTEMPORÂNEAS**

Tese de Doutorado em Urbanismo  
Orientador: Prof. Dr. Roberto Segre.

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Centro de Letras e Artes  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo  
Rio de Janeiro  
2006

ANDRÉA DE LACERDA PESSÔA BORDE  
**VAZIOS URBANOS:  
PERSPECTIVAS CONTEMPORÂNEAS**


Tese de Doutorado em Urbanismo  
Orientador: Prof Dr Roberto Segre.

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Centro de Letras e Artes  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo  
Rio de Janeiro  
2006

ANDRÉA DE LACERDA PESSÔA BORDE  
**VAZIOS URBANOS: PERSPECTIVAS CONTEMPORÂNEAS**

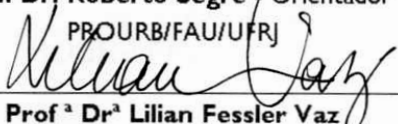
Tese submetida ao Corpo Docente Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro como parte dos requisitos necessários para obtenção de grau de Doutor.

Aprovada por:



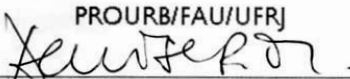
---

**Prof. Dr. Roberto Segre** - Orientador  
PROURB/FAU/UFRJ



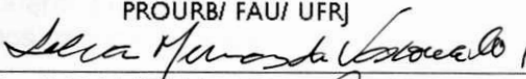
---

**Prof.ª Dr.ª Lilian Fessler Vaz**  
PROURB/FAU/UFRJ



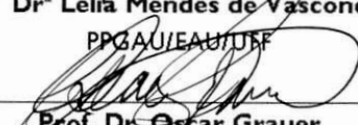
---

**Prof.ª Dr.ª Denise Barcellos Pinheiro Machado**  
PROURB/FAU/UFRJ



---

**Prof.ª Dr.ª Lélia Mendes de Vasconcellos**  
PPGAU/EAU/UFRRJ



---

**Prof. Dr. Oscar Grauer**  
Universidad Metropolitana de Caracas

Rio de Janeiro  
dezembro  
2006

B727v Borde, Andréa de Lacerda Pessôa.  
Vazios urbanos : perspectivas contemporâneas / Andréa  
de Lacerda Pessôa Borde.– 2006.  
xv, 226 f. : il. (algumas color.) ; 30 cm.

Orientador: Roberto Segre.

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de  
Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2006.  
Bibliografia: f. 214-219.

1. Vazios urbanos . 2. Urbanismo - Teses. 3. Rio de  
Janeiro (RJ) - Centro. 4. Avenida Presidente Vargas (Rio  
de Janeiro, RJ). I. Segre, Roberto. II. Universidade Federal  
do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em  
Urbanismo. III. Título.

CDD: 711.4098153

a  
sérgio e anna luiza, meus pais queridos,

a  
joaquim, zoè, francisco, sophia, lucas, clara e hanna e seus sorrisos



## agradecimentos

É com grande prazer que inicio esta tese agradecendo a todos os que participaram desse trabalho, pois a gratidão é, sem dúvida, o sentimento que me move ao fim deste percurso. Sem o apoio dessas pessoas e instituições a tarefa teria sido muito mais árdua, a todos os meus sinceros agradecimentos. Estas páginas são, portanto, umas das mais importantes da tese: leiam com atenção!

Gostaria de iniciar os agradecimentos sublinhando o apoio recebido da CAPES, que financiou o estágio doutoral em Paris, ao Prof. Dr. Roberto Segre, que me orientou e me guiou pelos caminhos do urbanismo ao longo da elaboração desta tese e por todos esses anos de convivência acadêmica; e ao Prof. Yannis Tsiomis pela sabedoria de colocar questões instigantes e me deixar traçar os meus próprios caminhos no estágio doutoral em Paris-Belleville.

Agradeço ao apoio de Christine Belmonte, de Paris-Belleville, e dos alunos, funcionários, professores colegas e amigos da FAU/UFRJ, em especial ao carinho de Maria Olympia e Norma Cirilo, do DARF, e Keyla, Carlos e Francisca e ao apoio solidário dos professores e chefes de departamento Weber Belo e José Barki.

O sentimento de gratidão e de admiração se estende aos professores, pesquisadores e colegas do PROURB com os quais pude desenvolver um agradável aprendizado. Neste contexto, agradeço especialmente a Lúcia Costa, Lílian Vaz e Denise Pinheiro Machado, que generosamente compartilharam seu conhecimento na banca de qualificação, e Margareth Pereira e Rosangela Cavallazzi, cuja convivência acadêmica foi capital para a elaboração desta tese. Agradeço em especial aos professores Françoise Vergneault-Belmont, pela contribuição à metodologia de análise cartográfica, e Claude Chaline, pelas indicações de projetos e fontes bibliográficas sobre os vazios urbanos europeus.

Agradeço a dedicação de Alice Vieira da Silva e de João Paulo Mello Teixeira, fundamental para a conclusão desse trabalho; ao interesse de Russeana Marreiros, Flavio Bertoldo, Daniela Ortiz e Ana Carolina Libardi no levantamento e mapeamento de dados; o auxílio providencial, em vários momentos, dos bolsistas Natália Duffles, Thiago Leitão, Rose Chefer e Uilson Spawn; e à Flavia Lima, Fernanda Alves, Henrique Houayek e Rodrigo Amim que, muito gentilmente, cederam imagens dos seus trabalhos. Os agradecimentos se estendem também à convivência e aprendizado com os colegas do Conselho do Patrimônio Municipal e à gentileza das bibliotecárias dos arquivos pesquisados, mormente, às do Museu Histórico Nacional.

E os amigos? O que teria sido esse período sem a convivência com os meus queridos amigos de tantos anos? Gratidão e admiração se juntam ao prazer de conhecê-los! A alegria de compartilhar conversas, risos, diversões, seguramente, me fizeram atravessar os momentos mais difíceis desta trajetória e aproveitar os mais felizes. Uns conheço há décadas, outros há alguns anos, outros, ainda, já perdi de vista, a todos agradeço do fundo do meu coração! Prometo não falar mais em tese por um bom tempo!

Mencionarei aqui apenas os que me ajudaram diretamente na tese: Andréa Sampaio, que sempre descobre textos, imagens, mapas relacionados à minha tese e com quem discuti cada etapa desta tese, minha gratidão eterna; Luiz Paulo Leal que generosamente compartilhou os conhecimentos e projetos sobre as cidades; Luis Madeira, cuja leitura da tese foi, como sempre, muito enriquecedora; à Flavia de Faria, que generosamente compartilhou seu otimismo contagiante e escritório na conclusão do trabalho; Maria Cristina Cabral, sempre pronta a discutir e a incentivar o desenvolvimento da tese; Maria Letícia Matta e Marcelo Borde, que tão gentil e carinhosamente revisaram esta tese; Jean Pierre Janot, autor de muitas fotos aéreas desta pesquisa; Louise Bruno e Emmanuel Lezy, meus passaportes para os vazios urbanos franceses; Cadu Nunes Ferreira, Cacau Santos, Zeca Sá Ferreira, Sylvia Zobaran, David Bertrand, Adriana Ítalo e Cláudio Taulois que sempre me apoiaram e incentivaram. Por último, mas, sem dúvida, não menos importante, agradeço à minha família, sem a qual esta tese simplesmente não existiria! Papai, Mamãe, Marcelo, Letícia, Pedro, Laurinha, Luiz Mário, Enrique, Elisa, Eduardo, Elô, Clara, Laura: muito obrigada!

Certamente me esqueci de citar muitas pessoas a quem sou grata, a todos minhas desculpas sinceras.



## resumo

Esta pesquisa analisa o fenômeno contemporâneo dos vazios urbanos do tecido consolidado das grandes cidades, através de uma abordagem qualitativa focada em terrenos e edifícios que passaram por um processo de esvaziamento e que permanecem em situação de vacância, transformando-se em vazios urbanos. A presença desses *terrenos e edifícios esvaziados* suscita a hipótese de que as grandes cidades poderiam ser consideradas produtoras de vazios urbanos e que a apreensão das suas diferentes significações torna-se uma questão paradigmática para a compreensão da dinâmica urbana dessas cidades e do papel que eles desempenham no desenvolvimento urbano.

Os procedimentos metodológicos privilegiaram a identificação de critérios e categorias de análise, a partir da revisão conceitual e da observação empírica, que subsidiaram a elaboração de uma estrutura analítica dos vazios urbanos. Como consequência tem-se uma análise articulada das diferentes categorias de vazios urbanos e escalas de análise. Constituiu-se, assim, um quadro referencial que considerou os vazios urbanos em uma escala de análise global. Desta maneira, as análises em escala aproximativa desde a cidade do Rio de Janeiro; passando pela área central e concluindo na Avenida Presidente Vargas, articularam categorias de vazios urbanos às especificidades locais e às questões identificadas na análise global.

Os percursos analíticos traçados permitiram considerar a validade da hipótese inicial, a relevância de pesquisas qualitativas e quantitativas sobre o tema de acordo esses novos referenciais metodológicos, bem como a proposição de um inventário e de um instrumento urbanístico para atuação em situações de vazio urbano.

## abstract

This research analyses the contemporary urban phenomenon of derelict lands at the consolidated urban fabric. The qualitative approach focuses on sites and buildings which have been emptied and remained vacant, being transformed into derelict lands.

The striking presence of these vacant empties in large cities raises the hypothesis that those cities could be producers of derelict lands. Furthermore, the grasp of the different levels of significance of the derelict lands would be a paradigmatic issue as for the comprehension of the large cities urban dynamics and the role of derelict lands in urban development.

The methodological procedures had privileged the identification of criteria and categories of analysis, from a conceptual review and empirical observation, which had supported an analytical framework that would provide an correlated analysis of the different categories of derelict lands and analytical scales. Thus, it has been constituted a reference framework considering the urban emptiness situations in a scale of global analysis.

In this sense, the analysis at the scale of the city of Rio de Janeiro, of its central area and of Presidente Vargas Avenue, correlate the categories of derelict lands and the issues from the global analysis, with the local specifics.

The results validate the initial hypothesis and acknowledge the relevance of qualitative and quantitative researches on the theme, according to new methodological references, as well as the proposal of a survey and of specific urban instrument for tackling situations as derelict lands.

## lista de figuras

	Pág.
FIG.01. Vazios urbanos nos percursos cotidianos.	001
FIG.02. Waste lands, Fiches e Derelict lands.	005
FIG.03. A destruição criativa.	011
FIG.04. Avenida Presidente Vargas na esquina com a Rua Uruguaiana.	013
FIG.05. A Cidade do Rio de Janeiro.	016
FIG.06. Aterros e desmontes	019
FIG.07. Área urbana central.	020
FIG.08. A Av. Presidente Vargas.	021
FIG.09. A Av. Presidente Vargas parcialmente concluída.	022
FIG.10. A Av. Presidente Vargas: um grande vazio projetual.	023
FIG.11. Quadro sinóptico dos vazios urbanos da área central carioca.	027
FIG.12. Os vazios do tecido consolidado.	028
FIG.13. O campus da UFRJ na Ilha do Fundão, um vazio projetual modernista.	031
FIG.14. Quadro: os vazios na língua portuguesa.	033
FIG.15. Quadro: o vazio e o sujeito contemporâneo.	037
FIG.16. Quadro: o espaço vazio.	038
FIG.17. Quadro: o <i>lugar</i> do vazio no tecido urbano.	041
FIG.18. Quadro: critérios, conceitos e contextos.	048
FIG.19. Quadro: vazios urbanos: uso anterior	048
FIG.20. Quadro: vazios urbanos e projetuais: categorias e conceitos.	049
FIG.21. Quadro: vazios simbólicos.	049
FIG.22. A “zona” parisiense	049
FIG.23. Quadro: vazios urbanos: contexto brasileiro.	051
FIG.24. Les Halles, concurso (2004).	052
FIG.25. Tabela: População e Taxa de Urbanização nos últimos 30 anos.	053
FIG.26. Bilbao e Barcelona.	058
FIG.27. Paris Rive Gauche.	060
FIG.28. Berlim e Nova Iorque: grandes vazios do mundo contemporâneo.	061
FIG.29. Euromediterranée	063
FIG.30. LUDA Project	063
FIG.31. Orsay e Frigos	066

FIG.32.	Point Éphémère, Paris.	067
FIG.33.	Esquema sintático da estrutura de análise dos vazios urbanos.	072
FIG.34.	Quadro: categorias principais e complementares	073
FIG.35.	Quadro: critérios de classificação	073
FIG.36.	Quadro: critérios de identificação	074
FIG.37.	Quadro de tipologias por escalas de análise	074
FIG.38.	Antiga Fábrica de Gás na Avenida Presidente Vargas.	075
FIG.39.	Planta cadastral de 1928.	076
FIG.40.	Levantamento dos vazios urbanos e do uso residencial da II RA (Centro).	078
FIG.41.	Levantamento dos terrenos ociosos, atividades indesejáveis e novos projetos.	079
FIG.42.	Área central (1970).	080
FIG.43.	Vazios urbanos por Áreas de Planejamentos.	081
FIG.44.	Vazio estrutural da antiga área portuária.	083
FIG.45.	Grandes vazios conjunturais.	084
FIG.46.	Vazio do metrô: desarticulações.	086
FIG.47.	Vazios do metrô: vazios viários e de paisagismo	086
FIG.48.	Linha Vermelha.	087
FIG.49.	Linha Amarela.	088
FIG.50.	PA: vazios normativos.	090
FIG.51.	Vazio ferroviário e ambiental.	091
FIG.52.	Vazios industriais.	092
FIG.53.	Pier da Praça Mauá (1986/2005).	093
FIG.54.	As ruínas urbanas. Área Central/Lapa.	095
FIG.55.	Vazios urbanos: dimensão.	097
FIG.56.	Vazio da Av. Passos	098
FIG.57.	Vazios do paisagismo	098
FIG.58.	A ocupação dos galpões industriais da Ave. Brasil	099
FIG.59.	Mapa do tecido urbano da área central.	101
FIG.60.	Vazio urbano localizado na R. do Senado.	103
FIG.61.	Vazios com forte significação simbólica.	105
FIG.62.	Periodização: predomínio dos vazios projetuais (1920 e 1970).	106
FIG.63.	Mapa dos conjuntos de vazio urbano da área	107
FIG.64.	Primórdios: grandes extensões de áreas ainda não ocupadas.	108
FIG.65.	A malha urbana e os vazios da várzea.	109
FIG.66.	Ocupação do Mangue.	110
FIG.67.	Mapa de José Maria Manso (s/data).	115

FIG.68.	Mapa Architectural (1874).	117
FIG.69.	Morro do Senado: porto e bairro	119
FIG.70.	Planta da cidade do Rio de Janeiro (1898).	121
FIG.71.	Reforma Urbana 1903-1906.	123
FIG.72.	Mapa dos Melhoramentos de Passos (1905).	125
FIG.73.	Quadro: condições de habitação (1906)	126
FIG.74.	Quadro: domicílios/população (1906).	126
FIG.75.	Divisão administrativa de 1906 e 1930	126
FIG.76.	Morro do Castelo: primeiros cortes no núcleo original da cidade (1904)	127
FIG.77.	Morro do Castelo: demolição e Esplanada.	128
FIG.78.	Quadro Comparativo do nº de pavimentos dos prédios do Distrito Federal em 1920 e 1933.	129
FIG.79.	Quadro Comparativo da Estatística Predial em 1920 e 1933, segundo a divisão municipal existente em 1920.	129
FIG.80.	A área central à época de Agache (1928).	130
FIG.81.	O Castelo de Agache e de hoje	131
FIG.82.	Av. Presidente Vargas (1941)	132
FIG.83.	A Av. do Mangue e o Plano Diretor de 1940.	133
FIG.84.	A Av. Presidente Vargas em tempos de guerra.	134
FIG.85.	A Av. Presidente Vargas e as atividades econômicas.	135
FIG.86.	Desmonte do Morro de Santo Antonio.	136
FIG.87.	Morro de Santo Antonio: esplanada/aterro e Largo da Carioca	137
FIG.88.	Av. Diagonal.	138
FIG.89.	Plano Doxiadis: o Mangue.	139
FIG.90.	Expansão urbana.	141
FIG.91.	PIT Metrô.	141
FIG.92.	O novo sistema viário da área urbana central nos anos 1960/1970.	142
FIG.93.	Vazios urbanos e o automóvel	143
FIG.94.	Programa Morando no Centro (SMH).	146
FIG.95.	A valorizada Av. Rio Branco.	148
FIG.96.	Maquetes e perspectivas do projeto da Av. Presidente Vargas: propostas executadas não executadas.	152
FIG.97.	Maquetes e perspectivas do projeto da Av. Presidente Vargas: expectativas não verificadas.	153
FIG.98.	Quadro: Tecidos Urbanos da Av. Presidente Vargas e da área em torno	154
		155
FIG.99.	Avenida Presidente Vargas: corte esquemático e margens norte e sul.	156
FIG.100.	Mapa Nolli (Figura e Fundo) da Av. Presidente Vargas.	157

FIG.101.	Candelária.	158
FIG.102.	Setores externos à Av. Presidente Vargas	159
FIG.103.	Morros da Providência e do Pinto: marcos urbanos da Av. Presidente Vargas	160
FIG.104.	Corredor Cultural: SAARA	
FIG.105.	Mapa de Áreas Especiais da área central	163
FIG.106.	Mapa Nolli + Vazios Urbanos da Av. Presidente Vargas.	164
FIG.107.	Mapa de Vazios da Av. Presidente Vargas.	165
FIG.108.	Mapa de Usos da Av. Presidente Vargas.	166
FIG.109.	Mapa de Gabaritos da Av. Presidente Vargas.	167
FIG.110.	Mapa de Setores da Av. Presidente Vargas.	168
FIG.111.	Setor Candelária: ACN e atividade cultural.	168
FIG.112.	Os vazios intersticiais subutilizados para estacionamento.	169
FIG.113.	O Setor Uruguaiana e o SAARA.	170
FIG.114.	Vazio normativo do metrô: uruguaiana	170
FIG.115.	O Camelódromo.	170
FIG.116.	Morfologia urbana dos setores Candelária e Uruguaiana.	171
FIG.117.	Mapa Nolli dos Setores Candelária e Uruguaiana;	172
FIG.118.	Mapa de Vazios Projetuais dos Setores Candelária e Uruguaiana;	173
FIG.119.	Mapas de Uso e Ocupação do Solo dos Setores Candelária e Uruguaiana;	174
FIG.120.	Mapa de Gabarito dos Setores Candelária e Uruguaiana.	175
FIG.121.	Vazios entre o Campo de Santana e o Edifício <i>Balança, mas não cai</i> .	176
FIG.122.	Campo de Santana	177
FIG.123.	O Campo de Santana no século XX.	177
FIG.124.	Mapa Nolli do Setor Central/ Campo de Santana.	178
FIG.125.	Mapa dos Vazios Projetuais do Setor Central/ Campo de Santana.	179
FIG.126.	Mapa de Uso e Ocupação do Solo do Setor Central/ Campo de Santana.	180
FIG.127.	Mapa de Gabaritos do Setor Central/ Campo de Santana.	181
FIG.128.	Marcos arquitetônicos da Praça XI.	182
FIG.129.	Maquete e perspectiva do viaduto projetado sobre a Av. Presidente Vargas	182
FIG.130.	Mapa Nolli do Setor Praça XI.	183
FIG.131.	Mapa de Vazios projetuais do Setor Praça XI.	184
FIG.132.	Mapa de Uso e ocupação do Setor Praça XI.	185
FIG.133.	Mapa de Gabaritos do Setor Praça XI.	186
FIG.134.	Vazio do Teleporto e conjunto residencial no final da Av. Presidente Vargas	188
FIG.135.	A Av. Presidente Vargas: Cidade Nova/Cais	188
FIG.136.	Mapa de Nolli do Setor Cidade Nova.	189

FIG.137.	Mapa de Vazios projetuais do Setor Cidade Nova.	190
FIG.138.	Mapa de Uso e ocupação do Setor Cidade Nova.	191
FIG.139.	Mapa de Gabaritos do Setor Cidade Nova.	192
FIG.140.	Mapa de Reloteamento das quadras da Avenida Presidente Vargas.	193
FIG.141.	Gabaritos propostos	194
FIG.142.	Vazios urbanos: marcos da margem sul da avenida	195
FIG.143.	A Av. Presidente Vargas recém-aberta (1944	196
FIG.144.	Av. Presidente Vargas: a largura política da via.	197
FIG.145.	A inauguração da Av. Presidente Vargas.	197
FIG.146.	O carnaval na Av. Presidente Vargas: desfile	198
FIG.147.	O carnaval na Av. Presidente Vargas: arquibancadas	198
FIG.148.	Comício da Central do Brasil (1964).	199
FIG.149.	Comício na Av. Presidente Vargas (1968).	199
FIG.150.	Comício pelas <i>Diretas Já</i> (1984).	200
FIG.151.	O desfile militar (2006).	200
FIG.152.	Cruzamentos de tráfego intenso.	201
FIG.153.	Grandes cisões visuais na Av. Presidente Vargas.	201
FIG.154.	Vias descontinuadas e pequenas vias.	202
FIG.155.	Os vazios viários: Trevo das Forças Armadas.	202
FIG.156.	Vazios projetuais subutilizados para estacionamento.	202
FIG.157.	O fluxo viário domina os vazios da Av. Presidente Vargas.	203
FIG.158.	Vazios do metrô na área da Av. Presidente Vargas	204
FIG.159.	Projetos em andamento na área central	206
FIG.160.	Projeto Porto do Rio.	207
FIG.161.	Projetos em andamento na Av. Presidente Vargas	
FIG.162.	O conjunto projetual da Av. Presidente Vargas	
FIG.163.	Corte esquemático da avenida atual sobre planta cadastral de 1935.	215
FIG.164.	Grandes vazios projetuais da área urbana central.	217

#### Autoria das fotos, mapas, desenhos e/ou levantamento de dados:

AB	Andréa Borde	DO	Daniela Ortiz	JPJ	Jean Pierre Janot
ACL	Ana Carolina Libardi	FA	Fernanda Alves	JPMT	João Paulo Mello Teixeira
AS	Andréa Sampaio	FB	Flávio Bertholdo	MCP	Marcel Cadaval Pereira
AVS	Alice Vieira da Silva	FL	Flavia Lima	RA	Rodrigo Amin
CF	Carlos Feferman	HH	Henrique Hoyaek	RM	Russeana Marreiros

#### Fontes iconográficas e cartográficas – Arquivos consultados:

AN	Arquivo Nacional	CE	Clube de Engenharia	MHN	Museu Histórico Nacional
AGCRJ	Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro	IPP	Instituto Pereira Passos		

	Pág
<b>APRESENTAÇÃO: PERCORRENDO OS VAZIOS URBANOS</b>	01
<b>INTRODUÇÃO</b>	05
<b>1 FUNDAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS</b>	28
1.1 DO VAZIO AOS VAZIOS URBANOS: CONSTRUÇÃO DE UM CONCEITO.	31
1.2 DOS VAZIOS URBANOS AOS VAZIOS PREENCHIDOS	52
1.3 ESTRUTURA DE ANÁLISE	68
<b>2 ALTERIDADE E DIVERSIDADE: VAZIOS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.</b>	75
2.1 O QUADRO DE VAZIOS URBANOS DO RIO	80
2.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS VAZIOS DO RIO	99
<b>3 DIFERENÇA E REPETIÇÃO: ÁREA URBANA CENTRAL E OS VAZIOS PROJETUAIS DO SÉCULO XX</b>	103
3.1 ANTECEDENTES (1843 – 1902)	108
3.2 FORMAÇÃO (1903 – 1980)	123
3.3 TRANSFORMAÇÃO, DESCONTINUIDADES E REURBANISMOS (1981-2006)	143
<b>4 PERMANÊNCIA E DESCONTINUIDADE: A AVENIDA PRESIDENTE VARGAS E SEUS VAZIOS</b>	151
4.1 AVENIDA PRESIDENTE VARGAS: CONFIGURAÇÃO ATUAL.	156
4.2 TRANSFORMANDO OS VAZIOS DA AVENIDA PRESIDENTE VARGAS	205
<b>CONCLUSÃO</b>	212
<b>REFERÊNCIAS</b>	218





**FIG. 001** Vazios urbanos nos percursos cotidianos. Avenida Presidente Vargas no trecho final próximo à Av. Francisco Bicalho e à linha férrea. Foto: AB, 2006.

A primeira impressão que os vazios urbanos das grandes cidades nos causa, em nossos percursos cotidianos, é de um certo *estranhamento*. Em meio ao burburinho da cidade, ao fluxo intenso de pessoas, que vem e que vão, esses espaços são estranhamente *silenciosos*. Se alguns deles, ocupados por estruturas obsoletas, evocam tempos idos, outros, vacantes, marginais, nos despertam ora sonhos de novas estruturas urbanas e arquitetônicas, ora a sensação de que devemos evitá-los em nossos percursos.

Esses percursos, por sua vez, suscitam questões que conduzem por *percursos teóricos*. Como se formam e se conformam esses vazios urbanos? Que fatores interagem na produção e reprodução desses lugares? De que maneira esses dois processos - produção do espaço urbano e formação dos vazios urbanos - se relacionam? Será que os vazios urbanos são manifestações expressivas do fenômeno urbano contemporâneo? Se forem, a partir de quando começaram a se constituir como tal? Diferenciam-se de cidade para cidade ou, estando submetidas a um mesmo processo de fluxos globalizados, elas já não se diferenciam mais entre si e o mesmo ocorreria com os seus vazios urbanos? Como têm sido conceituados no campo do urbanismo? Quais as transformações que promoveram na dinâmica urbana?

Os percursos teóricos conduzem, por sua vez, aos *percursos metodológicos*, delimitando o enfoque, a abrangência e os caminhos a serem percorridos a fim de apreender a dimensão contemporânea dos vazios urbanos \_ em seus aspectos sociais, econômicos, culturais, formais e simbólicos \_ e de estabelecer algumas categorias de análise que possam orientar futuras propostas para os vazios urbanos. Conceituar, mapear, repertoriar, analisar e inventariar são ações metodológicas que orientaram esses

percursos, identificando abordagens, procedimentos e, eventuais lacunas, nos estudos realizados. Os percursos metodológicos permitiram configurar um quadro de vazios urbanos da cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente, das situações engendradas pelas intervenções urbanas na sua área central, e vislumbrar novas possibilidades analíticas para o tema sob a ótica do urbanismo.

*Percorrer* é, deste modo, tanto a motivação inicial da pesquisa como a ação de explorar e trilhar novos caminhos para compreensão dos vazios urbanos tal como eles se apresentam na contemporaneidade. Os *caminhos percorridos* expressam as escolhas realizadas ao longo da pesquisa a fim de identificar os elementos estruturadores dos vazios urbanos através de uma abordagem qualitativa dos diversos níveis de significação expressos na existência e permanência dessas situações em uma das grandes cidades contemporâneas, o Rio de Janeiro.

Para tanto, partiu-se da hipótese de que a dinâmica urbana das grandes cidades contemporâneas poderia ser considerada produtora de vazios urbanos e que a apreensão dos seus diferentes níveis de significação desse fenômeno é uma questão paradigmática para a compreensão da dinâmica urbana, da transformação dos vazios urbanos e do papel que estes podem desempenhar no desenvolvimento dessas cidades.

## •o percurso: a estrutura da tese•

A fim de compreender essas questões e verificar a hipótese de trabalho, organizou-se esta pesquisa em quatro capítulos, precedidos por uma **introdução** ao tema. Nesta introdução delimita-se o objeto, dão-se recortes analíticos e fala-se dos procedimentos metodológicos adotados. Nesta problematização, expõem-se questões pertinentes ao fenômeno urbano analisado, qual seja, os vazios urbanos dos tecidos consolidados das grandes cidades contemporâneas resultantes de um processo de esvaziamento e que permaneceram em situação de vacância. Trata-se também das motivações que conduziram à delimitação das diferentes escalas de análise dos vazios urbanos. A introdução traça, ainda, algumas considerações quanto à constituição de um quadro teórico-metodológico, no campo do urbanismo, sobre este tema ainda pouco pesquisado.

O **primeiro capítulo** é dedicado, assim, à fundamentação teórico-metodológica que embasa os três momentos analíticos do processo de formação e transformação dos vazios urbanos (o vazio, o esvaziamento e o, eventual, preenchimento). É importante destacar que se privilegiou, nesta pesquisa, a análise desses momentos de maneira articulada a fim de não reforçar a produção de discursos fragmentados sobre os vazios urbanos identificada no levantamento bibliográfico. Na realização da revisão conceitual que estruturou a construção deste quadro referencial-metodológico, se somaram aos referenciais do campo do urbanismo, os aportes vindos de outros campos disciplinares e da observação empírica. Acredita-se que a estrutura de análise constituída a partir dos critérios, categorias e escalas de análise identificadas, seja capaz de articular diferentes níveis de informação sobre os vazios urbanos. O primeiro capítulo se encerra com a apresentação desta estrutura analítica proposta para os vazios urbanos.

O **segundo capítulo** apresenta uma análise introdutória ao nível da escala urbana de acordo com as categorias de análise propostas. A cidade escolhida foi o Rio de Janeiro, uma das grandes cidades contemporâneas localizada em um país em desenvolvimento, na qual as situações de vazio urbano do tecido consolidado e infra-estruturado representam uma significativa desigualdade urbana, considerando o crescimento, ao longo de grande parte do século XX, em direção às periferias desprovidas de infra-

estrutura. O objetivo era mapear como se apresentam no espaço urbano carioca, as categoriais principais e complementares dos vazios urbanos bem como reflexões e debates despertados.

A diversidade de situações de vazio urbano observada na escala da cidade apontou para a realização, no **terceiro capítulo**, de uma análise do processo de formação e transformação dos vazios urbanos associados às intervenções urbanas realizadas no local durante o século XX na escala intermediária da área central. Nesta breve revisão histórica do processo de criação de vazios, e não dos tradicionais cheios, foi possível observar que os vazios projetuais se repetiram, diferentemente a cada evento, ao longo de quase todo século XX. O procedimento metodológico para a investigação desta categoria principal dos vazios urbanos na escala da área central foi a análise dos planos e das intervenções urbanas que pontuaram esse processo, ora acirrando, ora minimizando as condições necessárias para a formação dos vazios urbanos.

No **quarto**, e último, **capítulo**, procede-se a uma análise das situações de vazio urbano engendradas por uma intervenção específica na área central, a abertura da Av. Presidente Vargas, na década de 1940. Ao grande vazio espacialmente definido pela largura da ampla Avenida se somam os vazios urbanos gerados por aspectos específicos ao projeto de intervenção, como também outros associados a fatores sociais, econômicos, simbólicos e culturais que contribuem para configurar um tecido urbano entrecortado por permanências e, conseqüentemente, discontinuidades. Esta Avenida é uma das situações de vazio urbano mais emblemáticas da cidade do Rio de Janeiro. Tanto por sua dimensão e permanência, como por participar do cotidiano dos inúmeros cidadãos que trabalham, que moram e que circulam por essa via.

Esta pesquisa se encerra com a avaliação dos limites e possibilidades apontados por uma análise dos *vazios esvaziados*, sobretudo, daqueles gerados por intervenções urbanas no século XX na área central carioca. Verifica-se a validade da hipótese levantada inicialmente e propõe-se a elaboração de um inventário dessas situações de vazio urbano e de um instrumento urbanístico para atuação em áreas de vazio urbano.



**FIG. 002. Waste lands, Friches e Derelict lands.** Os vazios ferroviários, industriais e, mesmo, os vazios residenciais, localizados em áreas predominantemente industriais, constituem-se o foco dos primeiros estudos europeus sobre vazios urbanos. Fontes: Bradshaw & Burt (1986), AB (2005) e [www.abandonedplaces.com](http://www.abandonedplaces.com)

O *vazio urbano*, ou seja, os terrenos e edifícios vacantes que contrastam com o tecido urbano pelas condições de uso e ocupação (sem ocupação, sem uso ou subutilizados) e por não beneficiarem a coletividade, isto é, por não cumprirem a sua função social, é um fenômeno só recentemente problematizado. Até poucas décadas atrás, vazias eram as áreas para onde a cidade ainda poderia se expandir, em oposição às áreas cheias, densas, consolidadas. *Vazios* eram também os espaços livres, as áreas verdes e praças, em oposição aos espaços cheios, edificadas. *Vazios* e *cheios* davam ritmo à cidade: sem os *vazios* como respirariam os *cheios*? Sem os *cheios* como se conformariam os *vazios*?

O *vazio* torna-se uma categoria *inquietante* no contexto da vida urbana, a partir de meados do século XIX, quando passa a ser associado ao *esvaziado*. Momento em que as condições urbanas das grandes cidades, como Londres e Paris<sup>1</sup>, se agravam com o crescimento físico e populacional, e atingem dimensões metropolitanas. O *tecido urbano*<sup>2</sup> dessas cidades propulsoras da Revolução Industrial se adensa, se espalha. Novas estruturas produtivas se impõem e a racionalidade moderna desponta.

---

<sup>1</sup> Berlim e Nova Iorque integrariam-se, de maneira diferenciada, a esse quadro no final daquele século.

<sup>2</sup> O *tecido urbano* é constituído pelo conjunto de elementos físicos (sítio, as vias, o parcelamento e as edificações) que conforma a forma urbana e as relações que estabelecem entre eles. Neste sentido, ele é a *expressão física da forma urbana* e a base sobre a qual se estabelecem as *relações físicas, jurídicas, econômicas e sociais* (apropriação, uso e transformação) (Ver Choay e Merlin, 2005, p. 886; Reis, 2006, p. 13; e Panerai, 2006, p.78).

O vazio urbano passa a se constituir como um fenômeno significativo, e a despertar reflexões no campo do urbanismo, a partir da crise estrutural do sistema produtivo, de meados da década de 1970 que, entre outros aspectos, contribuiu para o aumento do estoque de terrenos e edifícios industriais desfuncionalizados e para as dificuldades colocadas à sua refuncionalização. Mantidos vacantes, edificações e quadras inteiras do tecido industrial e de sua área em torno, foram arrastados a uma *situação de vazio urbano*<sup>3</sup>. Esses vazios resultantes de um processo de esvaziamento, da criação de vazios sobre *cheios*, são, portanto, vazios social e fisicamente produzidos. Vazios que terão um estatuto diferenciado dos vazios integrantes do *sistema de espaços livres*<sup>4</sup> de uma cidade, pois, representativos da crise econômica e produtiva, atuariam como pontos geradores de desequilíbrio, de instabilidade e de transformação da forma urbana com funções, valores e significados distintos na produção e percepção do espaço urbano.

A partir do final da década de 1970 a transformação no modo de produção industrial e a emergência de modos de produção mais flexíveis, em um contexto de domínio do capital financeiro, do neoliberalismo, e do conseqüente empobrecimento do Estado e da população, contribuíram para que as áreas desfuncionalizadas encontrassem inúmeras obstáculos à uma nova destinação de uso ou função, transformando-se, com o tempo, em situações de vazio urbano<sup>5</sup>. A partir dos resultados dos inventários realizados, em 1979, na França e, em 1982, na Inglaterra, começam a ser elaborados os primeiros estudos sobre os vazios urbanos<sup>6</sup>. Naquele momento foram concebidas também, as primeiras propostas para a transformação dessas situações, seja através da apropriação artística e cultural, ou de projetos públicos e privados.

---

<sup>3</sup> A *situação urbana* é definida como um recorte temporal, espacial e conceitual que permite articular as diferentes escalas do fenômeno urbano. Por analogia, *situação de vazio urbano* é um recorte temporal, espacial e conceitual realizado nesta pesquisa para a compreensão do fenômeno dos vazios urbanos.

<sup>4</sup> Consideram-se espaços livres *de construção*, as praças, parques, jardins e espaços para circulação dos pedestres (calçadas) e veículos (ruas). Espaços que configuram um sistema funcional urbano próprio.

<sup>5</sup> Na França, inicia-se em 1955 uma política de descentralização das indústrias ao nível regional e nacional. Esta política promoveu profundas transformações no aparelho produtivo francês: nos vinte anos seguintes cerca de 3200 indústrias se transferiram para a província. A partir de 1974 este processo se arrefece, mas, por outro lado, se verifica a tendência crescente de fechamento de estabelecimentos industriais. (Gaudriault et alli, 1980).

<sup>6</sup> Entre os estudos franceses destacam-se o de Lacaze (1985), que apresenta o relatório do grupo de trabalho formado ao nível interministerial para mapeamento das grandes *friches industrielles* e Gaudriault (1981). Entre os ingleses destacam-se Bradshaw e Burt (1986).

Na década de 1990 é possível perceber uma inflexão no processo de formação dos vazios urbanos, nas reflexões teóricas produzidas sobre o tema, e a consolidação do projeto urbano como proposta de intervenção urbana associada a planos estratégicos e parcerias público-privadas. O capital financeiro e as novas formas de produção baseadas na informatização da tecnologia estruturada em redes de comunicação de grande escala criam novas demandas urbanas. Neste contexto, observa-se em alguns estudos e projetos uma re-orientação do foco quanto à significação simbólica dos vazios urbanos. De elementos tradicionais da morfologia urbana, relacionados à deterioração e à degradação urbana<sup>7</sup>, passam a ser articulados à *oportunidade* que oferecem de inserção das cidades no novo sistema urbano. Associadas nos novos planos estratégicos e projetos de requalificação e renovação urbanas, à agilidade do processo decisório, à remoção dos obstáculos legais e, sobretudo, da população e dos usos considerados incompatíveis com o volátil valor financeiro do capital, essas ações caminham, em sua maioria, na contramão do estabelecimento de uma cidade mais justa, equânime e socialmente diversificada.

*Friches urbaines, derelict lands, brownfields, wastelands, terrains vagues, tierras vacantes e vazios urbanos* são algumas expressões que emergem dessas reflexões, patenteando as múltiplas faces do fenômeno contemporâneo e as inúmeras possibilidades de compreendê-lo. Optou-se, nesta pesquisa, pela expressão *vazio urbano*, de uso mais corrente no contexto brasileiro, a fim de sublinhar a importância de compreendê-lo em sua dupla condição: de vazio e de urbano.

Ao pesquisar as situações de vazio urbano da área central carioca identificou-se uma lacuna teórica nessas reflexões, relativa aos vazios urbanos conformados pelas intervenções urbanas, orientadas para a criação de terras públicas, em área valorizada, através da destruição do tecido urbano consolidado. A lacuna não está na análise dessas intervenções, nem na compreensão de que o vazio urbano tenha sido uma de suas conseqüências, mas na análise da articulação dessas situações de *vacância projetual*

---

<sup>7</sup> A noção de *degradação* está relacionada, no urbanismo, à destituição de qualidades físicas, formais e funcionais de uma edificação ou conjunto urbano. As suas causas incluiriam desde as perversas conseqüências da especulação imobiliária até a presença de segmentos sócio-econômicos de mais baixa renda cujos hábitos estabeleceriam uma contraposição com aqueles das elites. Esta noção deve ser, no entanto, questionada uma vez que ela tem sido utilizada usualmente para justificar ações de renovação urbana, de expulsão da população e outras tantas ações que se contrapõem à existência da desejada diversidade e equidade urbanas.

com as demais situações de origem *estrutural* ou *conjuntural*. Isto é, do reconhecimento da existência de uma diversidade de situações de vazio urbano no tecido consolidado, tenham sido elas conseqüências de intervenções urbanas (*vazio projetual*), de transformações nas funções urbanas (*vazio estrutural*) ou de fatores relacionados a conjunturas sociais, econômicas e jurídicas específicas (*vazio conjuntural*) e da articulação entre elas. O que é problematizado é a intervenção, seus conceitos orientadores, suas estratégias e implantação; não o vazio produzido em muitos casos, suas articulações com o tecido remanescente e sua permanência à despeito, muitas vezes dos projetos para a sua *reativação*<sup>8</sup>. É preciso, pois, investigar, problematizar o vazio, sobretudo, o vazio projetual, e a sua relação com o tecido urbano e as demais tipologias de vazio urbano.

A criação de *vazios* sobre os *cheios* pode ser mais frequentemente observada nos momentos de intensas transformações estruturais. Nesses momentos, determinados usos, atividades ou funções tornam-se obsoletas, enquanto outras emergem, se impõem e criam a necessidade de novas edificações e espaços livres<sup>9</sup>. Esse processo de fragmentação das antigas estruturas<sup>10</sup> produz, por vezes, áreas *desafetadas* e *desfuncionalizadas* \_ isto é, lotes e quadras constituídas por terrenos e edifícios que passaram, respectivamente, por um processo de perda de uso ou função \_, que serão reativadas de acordo com as novas funções e demandas urbanas, sem que produza, necessariamente, vazios urbanos.

A transição para o processo de formação dos vazios urbanos ocorre quando os mecanismos de reafetação não são mais suficientes para absorver o fluxo de terrenos e edifícios relegados a uma *situação de vacância*<sup>11</sup>, sobretudo, quando se verifica uma estagnação econômica ou uma re-orientação dos investimentos urbanos. E, à medida que a situação de vacância se prolonga, aumenta o número de vazios urbanos no

---

<sup>8</sup> Entende-se por reativação a “ação de catalisar movimentos e transmitir energias e relações entre usos, eventos, escalas e/ou cenários que, pela sua própria natureza, são submetidos a um processo dinâmico” (Gausa et alii, 2003, p.514).

<sup>9</sup> No Rio também se observam essas transformações na área central, no final do século XIX, com as pequenas fábricas ocupando as antigas indústrias transferidas para outros bairros (Abreu, 1989).

<sup>10</sup> Choay (1992, p.04), analisando as cidades européias antigas, ressalta que tanto a transformação dos meios de produção e transporte, como as novas funções urbanas emergentes são fatores que contribuem para a fragmentação das antigas estruturas e a criação de um novo sistema.

<sup>11</sup> Condição do que está vago. No contexto urbano, designa alteração nas condições de uso e ocupação, por esvaziamento, de um espaço urbano que, até algum tempo, apresentava uma relativa estruturação.



tecido consolidado dessas grandes cidades. Esses *vazios estruturais* apontam para o esvaziamento de uma concepção anterior de cidade atuando, assim, como resquílios dessa *cidade que já não é mais*<sup>12</sup>. Contudo, ao serem reativados, participam da formação das novas cidades que emergem da contemporaneidade.

A criação de vazios sobre cheios que antecede o processo de formação dos vazios urbanos não se limita, no entanto, apenas ao processo de desfuncionalização ou desafetação. O *vazio esvaziado*, isto é, o vazio que não preexiste, que é produzido, é engendrado também pela racionalidade moderna em nome da qual foram concebidas intervenções urbanas que rasgam as cidades, a partir de meados do século XIX, destituindo-as das suas referências e preparando-as para os novos tempos modernos que viriam. A cidade emblemática desse processo foi Paris, *capital do século XIX*<sup>13</sup> que, entre 1851 e 1870, foi cortada por uma série de intervenções urbanas<sup>14</sup>. Pouco tempo depois essas intervenções chegariam a Barcelona (1859), Florença (1864-1871) e, no início do século XX a Buenos Aires (1893-1897) e Rio de Janeiro (1903-1906).

Essas intervenções orientadas pelo *repúdio à cidade existente*, mesmo quando não resultavam em *vazios espacialmente constituídos* promoviam, ante as inúmeras desapropriações e demolições, e a conseqüente remoção dos moradores e trabalhadores, significativas situações de *vazios socialmente definidos*. Estas eram partes integrantes dessas intervenções que tinham entre seus objetivos promover o desadensamento populacional: o adensamento social era considerado como a raiz das manifestações que incendiavam as cidades industrializadas, naquele momento.

A racionalidade moderna está, portanto, na gênese da formação dos vazios projetuais. Os princípios para a inscrição do projeto moderno no espaço urbano das grandes cidades foram estabelecidos pelo prefeito Barão de Haussmann<sup>15</sup> que inaugurou, com a *destruição criativa* promovida no tecido consolidado parisiense, o *esvaziado* como

---

<sup>12</sup> Para Mangin (2004), não existe de um lado uma *cidade antiga*, charmosa e ultrapassada, à qual se opõe uma *cidade moderna* nascida do progresso técnico, mas duas concepções concorrentes de cidade que se afrontam hoje, muitas vezes sobre terrenos contíguos.

<sup>13</sup> Texto clássico de Benjamin (1985) no qual analisa a transformação da capital francesa em ícone urbano da modernidade emergente do século XIX. Neste contexto, as passagens parisienses (galerias comerciais cobertas interligando ruas), que dão o título ao livro, são símbolos do consumo urbano.

<sup>14</sup> Para Rocha (1986, p.25), Londres e Manchester seriam os baluartes da ausência de uma atuação e de um planejamento por parte do Estado, enquanto Paris seria o da intervenção do Estado.

<sup>15</sup> Napoleão III e Haussmann (1852-1870) não apenas abrem avenidas e bulevares para passar as tropas, como incorporam as comunas autônomas do entorno parisiense, focos de agitação na Comuna de Paris (1848), aos limites da cidade, mantendo-as sob um controle central.

categoria urbana profundamente associada à cidade e ao sujeito que nela habita. O *vazio esvaziado* pode ser entendido, pois, como um *vazio da modernidade*. Modernidade que compreende não apenas uma ruptura com o passado, mas sucessivas rupturas e fragmentações internas. A *destruição criativa* é, assim, inerente ao projeto moderno ao assegurar que não há como construir um novo mundo, moderno, sem destruir grande parte do passado<sup>16</sup>. Mas se a *destruição criativa* promovia de um só golpe a ruptura necessária com o passado o urbano, coube à normativa urbanística assegurar a implementação dos critérios orientadores da intervenção como um processo ao longo do tempo. A impossibilidade do novo conviver com o passado caracterizou, assim, a dinâmica urbana até a década de 1960 na maioria das grandes cidades contemporâneas. Fosse o passado composto por ruas, morros, casas, edifícios ou pessoas.

A criação de vazios socialmente definidos se impôs, assim, ao longo de décadas, como uma das características marcantes dos vazios projetuais. Eles seguiriam o rastro das intervenções realizadas nas grandes cidades da época, inspiradas pelos resultados morfológicos alcançados na capital francesa. O ritmo de produção dos *vazios projetuais/vazios socialmente definidos* se intensificaria com o urbanismo modernista e o rodoviarismo. Ritmo que só arrefeceria, a partir da década de 1960, com o movimento preservacionista<sup>17</sup> promovido em Nova Iorque, como contraponto às operações de renovação urbana promovidas pelo prefeito Robert Moses que varriam a cidade, desde o pós-guerra, em prol do automóvel à despeito dos tecidos urbano e social existentes. É importante ressaltar que, ainda que as pré-existências tenham sido desconsideradas, a formação de vazios urbanos não era uma condição apriorística, mas, no máximo, temporária. No entanto, a valorização do solo urbano promovida por essas intervenções, ou seja, pelos investimentos públicos realizados, em sua maioria, em áreas valorizadas, e infra-estruturadas<sup>18</sup> da cidade, acabou por ser um dos fatores

---

<sup>16</sup> A compreensão da modernidade e do papel desempenhado pela *destruição criativa* neste processo se apóia na análise desenvolvida por Harvey (1990, p.26) sobre a condição pós-moderna. Para ele a impossibilidade dos novos tempos conviverem com o seu passado seria uma das características marcantes da modernidade.

<sup>17</sup> Movimento capitaneado por Jane Jacobs para fazer face às grandes operações de renovação urbana, promovidas por Moses que acabou com um considerável patrimônio cultural ao remanejar a população trabalhadora que habitava os bairros atingidos. Esse movimento se espalhou, nas décadas seguintes, pelas outras metrópoles ocidentais. Ver Jacobs (2000).

<sup>18</sup> Considera-se *área infra-estruturada* no sentido mais amplo de acesso à cidade: serviços de saneamento e de transportes coletivos, espaços livres e atividades de comércio e serviços.

determinantes para a transformação do processo tradicional de criação de vazios sobre cheios em formação de vazios urbanos.

Ao longo do século XX, manter uma situação de vacância urbana em área valorizada passa a ser tão, ou mais, rentável, do ponto de vista do mercado de terras urbanas, quanto ocupá-la ou reutilizá-la. Com a valorização do solo urbano, as situações de vazio urbano passam a ser produzidas, reproduzidas e mantidas. Elas passam a ser orientadas pela lógica de retenção especulativa do solo urbano. Vale ressaltar que embora *especular* seja um elemento inevitável do competitivo mercado de terras urbanas, a retenção especulativa, isto é, a manutenção da vacância do solo urbano na expectativa que o seu valor aumente no futuro, atua como causa e consequência das situações de vazio urbano nas grandes cidades. Mesmo que ela não seja a motivação inicial para a criação de vazios urbanos ela é, ainda, um dos principais desdobramentos.



**FIG. 003. A destruição criativa.** Abertura da Avenue de l'Opéra, por Haussmann (1853-1870) em Paris e a Reforma Urbana (1903-1906), por Passos, no Rio de Janeiro, charge da Gazeta (1904). Fonte: Del Brenna (1985)

As intervenções urbanas orientadas pela racionalidade moderna \_ denominadas, nos diferentes momentos históricos, de *embelezamento*, *remodelação*, *renovação urbana*<sup>19</sup> \_ promoveram drásticas rupturas morfológicas no tecido urbano consolidado; estabeleceram a destruição criativa, como prática urbanística, e o controle social, pela desestruturação do tecido social, como elementos estruturais; e a valorização do solo urbano das áreas sob intervenção como consequência imediata. Essas intervenções

<sup>19</sup> Ver Vasconcellos e Mello (2006) quanto à relação entre as terminologias dos diferentes tipos de intervenção urbana adotadas, sobretudo, em documentos relacionados à preservação do patrimônio urbano e ambiental, como a Carta de Lisboa (1995) e os acordos da Unesco.

nem sempre produziram vazios urbanos. Para que tal ocorresse foi necessário que estivessem presentes, fatores relacionados tanto aos pressupostos projetuais como à reversão da expectativa de investimentos públicos e privados na área. E, neste sentido, essas intervenções promoveram tensões no tecido urbano, gerando desestabilizações que contribuiriam para a criação de um complexo quadro de vazios urbanos ao desarticular o existente e este, por sua vez, o projetado.

Os vazios projetuais se somaram, assim, no século XX, aos *vazios estruturais* e *conjunturais* na configuração das situações de vazio urbano observadas ainda hoje nas grandes cidades contemporâneas. *Vazio projetual*, *vazio estrutural* e *vazio conjuntural*, categorias associadas ao processo de formação do vazio esvaziado, constituem-se, pois, nas categorias de análise principais desta pesquisa.

Com a internacionalização do processo de produção capitalista, o advento das novas tecnologias e a reorganização do mundo urbano, nas últimas décadas, observa-se cada vez mais pontos de contato entre os processos de formação e transformação dos vazios urbanos das grandes cidades, mas ao mesmo tempo, uma diversificação na maneira pela qual ele se espacializa no tecido urbano. A *obsolescência funcional*<sup>20</sup> é um bom exemplo desta simultaneidade de processos, pois mesmo tendo atingido quase todo o sistema urbano, a permanência em uma situação de desfuncionalização dependerá dos mecanismos próprios de cada cidade em promover a refuncionalização dessas áreas. Ao nível do processo de transformação dos vazios urbanos, é importante considerar que os projetos urbanos e as ações da sociedade civil, formas de atuação privilegiadas nos últimos anos, produziram reativações culturalmente diferenciadas.

A atuação em situações de vazio urbano se constitui, a partir da década de 1990, em um processo que acompanha em ritmo, inicialmente mais lento, a formação de novos vazios estruturais e passará a ser uma das principais linhas de atuação dos projetos urbanos promovido pelo poder público e das ações da sociedade civil nas décadas seguintes. A transformação de vazios em *oportunidade para a criação de uma nova cidade* estaria promovendo uma mudança na significação simbólica dos vazios urbanos associados, até então, principalmente à degradação e à retenção especulativa.

---

<sup>20</sup> Suplantação de um antigo modo de produção por uma nova tecnologia: obsolescência e inovação caminham lado a lado. Categoria relacionada aos ciclos de reprodução do capital (Choay e Merlin, 2005, p. 582), privilegiada em estudos orientados para a noção de *eficiência urbana*.

Ao mesmo tempo, ações orientadas para a apropriação cultural, residencial ou comercial dos espaços em situação de vazio urbano inscrevem as cidades em uma nova sociabilidade urbana, fundada no reconhecimento da diversidade no espaço urbano. Sociabilidade que tende a ser incorporada à nova dinâmica urbana na medida em que suprem demandas vagas (não atendidas), como, entre outras, do comércio popular organizado, a dos espaços para novas criações artísticas e a da moradia de interesse social. Elas se somam aos projetos e programas urbanos voltados para a invenção e difusão de um novo conceito de patrimônio e para a dotação das novas infraestruturas necessárias à inserção das cidades no sistema urbano contemporâneo. A convivência entre significações negativas e positivas dos vazios urbanos, entre projetos públicos e privados e apropriações culturais pode estar animando uma nova dinâmica urbana. Os vazios urbanos podem estar se constituindo, assim, em laboratórios privilegiados de novas concepções e sociabilidades urbanas.

#### • delimitação do objeto de estudo •



**FIG. 004. Av. Presidente Vargas esquina com a R. Uruguaina.** Extensa seqüência de vazios urbanos aqui e ali pontuada por alguns poucos edifícios altos. Foto: AB, 2006.

Delimitou-se, inicialmente o vazio urbano objeto de estudo, às situações configuradas por terrenos e edificações desafetados (não utilizados), subutilizados, desocupados (não ocupados) ou desestabilizados<sup>21</sup> localizados em tecidos consolidados e infraestruturados que passaram, ou estão passando, por um processo de esvaziamento, o *vazio esvaziado*. Segundo a normativa urbanística consideram-se *desafetadas*,

---

<sup>21</sup> Optou-se por agregar o prefixo *des* a fim de sublinhar o processo de esvaziamento que caracteriza o vazio urbano, já que, *não ocupado* é tanto o terreno jamais ocupado como o que deixou de sê-lo.

*subutilizadas* e *desocupadas* as áreas com potencial para a construção<sup>22</sup>, mas que não são utilizadas, ocupadas ou edificadas, não realizando plenamente o potencial construtivo ou cumprindo sua função social.

Essas situações evidenciam uma alteração no processo de formação do espaço urbano quando, ao deixarem de ser transitórias, passam a se constituir em um dos elementos estruturadores da forma urbana e, quando ao serem reativados, aceleram as transformações urbanas colocando a forma urbana em movimento. É essa tensão entre inércia e movimento que faz dos vazios urbanos atraentes objetos de estudo.

É importante sublinhar que a visibilidade foi um dos critérios identificadores das situações de vazio urbano<sup>23</sup>, sobretudo, por ela ser um dos principais fatores responsáveis pela significação negativa associada aos vazios urbanos, questão de fundamental importância nesta investigação sobre as significações simbólicas, funcionais e morfológicas dos vazios urbanos em sua relação com o tecido consolidado.

A fim de verificar se as grandes cidades contemporâneas poderiam estar se constituindo em produtoras de vazios urbanos considerou-se necessário agregar uma quarta “condição” à delimitação dos vazios esvaziados, a desestabilização. Mas qual parâmetro utilizar para caracterizar um terreno ou edifício como *desestabilizado*<sup>24</sup>? Qual a finalidade de identificar a desestabilização como uma das condições para delimitação do objeto de estudo? Observando as situações de vazio urbano é possível identificar que, em alguns casos, a proximidade a um vazio urbano faz com que a área em torno seja também submetida a uma situação de esvaziamento. São terrenos e edificações que pelo estado de conservação e ocupação ou pela desvitalização econômica das atividades que neles se desenvolvem configuram um frágil equilíbrio urbano e podem vir a se constituir em vazios urbanos. Embora a desestabilização seja um critério classificatório, relacionado ao impacto morfológico dos vazios urbanos sobre a área em torno, ela será incluída entre os critérios identificadores, pois,

---

<sup>22</sup> A definição inicial a partir da normativa urbanística se constitui em uma necessária etapa metodológica já que os vazios urbanos apresentam alguma dificuldade de caracterização e que sua reativação passa, quase sempre, pela utilização de instrumentos urbanísticos. Além disso, caso não se considere o parâmetro construtivo, no sentido de consituição do ambiente urbano, corre-se o risco de incluir entre os vazios urbanos, áreas de proteção ambiental ou destinada a equipamentos coletivos.

<sup>23</sup> Excluíram-se desta pesquisa os domicílios vagos considerados como uma manifestação diferente do fenômeno dos vazios urbanos que demandaria uma outra metodologia de análise. Ver Vaz (1998a).

<sup>24</sup> *Setores desestabilizados*, ou *em mutação*, designam terrenos e edifícios na área em torno de indústrias e entrepostos comerciais desfuncionalizados e em situação de vacância (Gaudriault et alii, 1980).

desconsiderá-la poderia tornar o levantamento parcial, desatualizando-o e comprometendo o escopo das ações urbanísticas de reativação dos vazios urbanos. Vale ressaltar que o conceito “*impacto morfológico*”, frequentemente utilizado para designar os conflitos gerados na morfologia urbana por uma nova edificação, foi apropriado para as situações de vazio urbano em tecido consolidado, por entender que este conceito estaria mais amplamente relacionado às tensões morfológicas geradas pelo novo e pela alteridade no tecido urbano.

Por fim, é necessário traçar algumas considerações sobre o *abandono*, categoria tantas vezes utilizada para qualificar os vazios urbanos, mas que não foi incluída entre as condições necessárias para a identificação do vazio urbano objeto de estudo desta pesquisa. Comumente utilizado para identificar *o que foi deixado para trás, ao que se renunciou*, mas também o que está em *estado lastimável, negligenciado, sem tratamento ou cuidado*<sup>25</sup>, o abandono é uma condição muito ampla e imprecisa que qualifica, mas não identifica os vazios urbanos. Sobretudo porque cada uma dessas situações demandaria uma atuação específica. Afinal, os dois primeiros exemplos poderiam ser considerados como situações de desocupação ou desafetação e, outros, como subutilização. Situações para as quais foram estabelecidos procedimentos e instrumentos urbanísticos para coibi-las, pelo Estatuto da Cidade<sup>26</sup>, que regulamenta a função social da propriedade e estabelece diretrizes gerais da política urbana. É importante destacar que ele cria condições, mas não garante a melhoria da qualidade urbana.

A desocupação e a desafetação são condições mais facilmente caracterizáveis, sobretudo, pelas dessemelhanças entre elas: terrenos não ocupados são aqueles nos quais não há edificação, mas que podem estar sendo temporariamente utilizados para circulação ou lazer, por exemplo; terrenos não utilizados, por sua vez, são terrenos que podem até ser ocupados por edificações, mas onde não se verifica algum uso, ainda que temporário. Os terrenos e edifícios subutilizados são aqueles em que se desenvolvem usos e ocupações temporárias que o caracterizam como parcialmente ociosos, subaproveitados<sup>27</sup>. A subutilização nem sempre é identificada como vazio

---

<sup>25</sup> Ver Houaiss e Villar (2004).

<sup>26</sup> A Lei Federal nº 10257, de 10/07/2001, estabelece, em seu artigo 5º, que cabe à lei municipal específica determinar e estabelecer as condições e prazos para implementação do parcelamento, da edificação ou da utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado.

<sup>27</sup> Definição utilizada para vazios urbanos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor do Rio de Janeiro.

urbano pelos cidadãos uma vez que, em alguns casos, nele se desenvolvem usos e atividades que atendem a uma função não atendida pelo poder público. Essas três condições foram reconhecidas no Estatuto da Cidade<sup>28</sup>, nas diretrizes prioritárias para evitar a sua retenção especulativa.

Esta delimitação inicial abrangente tinha como objetivo promover uma investigação que não reforçasse o discurso fragmentado produzido de alguns estudos focados em categorias específicas (vazios industriais, vazios portuários, ou grandes glebas vazias), mas que verificasse como elas se articulam no tecido urbano. A delimitação do objeto de estudo se complementa com os recortes espacial e conceitual que se seguem.

### •recorte espacial•



**FIG. 005. A Cidade do Rio de Janeiro.** Delimitada pelas baías de Guanabara e Sepetiba, pelo Oceano Atlântico, pelos municípios da Baixada Fluminense, a cidade tem uma população estimada (em 2005) de 6.094.183 hab (IBGE, 2000) distribuídos em 1182km<sup>2</sup>. Ela é o núcleo hipertrofiado da Região Metropolitana composta por 25 municípios nos quais vivem 80% da população do Estado. A cidade concentra 93% do produto interno bruto da Região. Assinalado no recorte a sua área urbana central. Fonte: [www.armazemdedados.rio.rj.gov.br](http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br)

<sup>28</sup> Esta lei define no art.5º§1º o imóvel subutilizado como aquele cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente.



Delimitou-se o recorte espacial à *área urbana central*<sup>29</sup> do Rio de Janeiro, uma das grandes cidades contemporâneas, com um processo de formação do espaço urbano no qual a criação de vazios para ocupação, mediante aterro de lagoas e mangues na área de várzea que circundava o núcleo urbano delimitado por quatro morros, dominou a formação do tecido urbano central até quase o final do século XIX. Morfologicamente a cidade se caracterizou pela tensão entre consolidação do tecido urbano da área delimitada pelos morros do Castelo, Santo Antonio, São Bento e Conceição, sua área urbanizada nos três primeiros séculos, e a ocupação de núcleos isolados mais distantes. Este processo se traduziu em uma estrutura urbana descontínua, isto é, permeada por vazios não ocupados. Vazios que começaram a ser ocupados em meados do século XIX, com a implantação dos transportes públicos expandindo a malha urbana e iniciando um processo de transferência de atividades e população da área central. Desfuncionalização, refuncionalização; desafetação, reafetação passam a se constituir, como nas demais cidades dinâmicas, em um de seus elementos.

O processo de criação de vazios mediante transformação da natureza adquiriu novas dimensões no século XX, com o arrasamento dos morros que delimitavam a área central ao sul: Senado, Castelo e Santo Antonio, ocupados por uma população de mais baixa renda que habitava seu tecido colonial. A abertura de grandes vias no tecido consolidado \_tais como as avenidas Presidente Antonio Carlos, na Esplanada do Castelo; República do Paraguai e Chile, na Esplanada de Santo Antonio; e, Presidente Vargas \_ também criou significativas situações de vazio urbano projetuais. *Cidade capital* desde 1763<sup>30</sup>, o Rio de Janeiro foi a principal sala de visitas do país, até o início da década de 1960, demandando sucessivas intervenções urbanas a fim de dotá-la das condições necessárias para o desenvolvimento de suas funções.

Esse processo foi responsável por inúmeros vazios estruturais e conjunturais. Desde a década de 1980 a emergência de novas estruturas produtivas, que tornaram obsoleta a

---

<sup>29</sup> Adota-se a definição de **área urbana central** estabelecida pelo *Programa de Reabilitação das Áreas Urbanas Centrais* do Ministério das Cidades: “bairro ou conjunto de bairros consolidados, articulados ou não, em torno do núcleo original da cidade, com forte poder de concentração de atividades e pessoas, dotadas de infra-estrutura urbana, acervo edificado, serviços e equipamentos públicos, serviços de vizinhança e oportunidades de trabalho; que apresentam, porém, processos de evasão de população e de atividades e/ou degradação física relativa à infra-estrutura e ao ambiente construído” (Brasil, 2005, p. 11,12).

<sup>30</sup> Em 1763 tornou-se capital colonial pela importância econômica da atividade portuária; em 1808, com a chegada da corte portuguesa ao país, capital do Reino Unido de Portugal e Algarves; em 1822, capital imperial; em 1824, distrito federal; em 1960, cidade-estado; e, desde 1976, capital estadual.

maneira pela qual algumas atividades produtivas vinham se desenvolvendo, criou novas situações de vazio estrutural. Nesta década, passam a ser promovidas ações e intervenções para transformação da *cidade renovada*<sup>31</sup>. Simultaneamente ocorre a expansão urbana em direção às periferias e se desacelera reforçando o papel das áreas urbanizadas, e de seus vazios urbanos, para o desenvolvimento da cidade. É importante destacar ainda o esvaziamento da função econômica com a transferência da capital e das instituições federais para Brasília, e do crescimento de São Paulo como principal centro financeiro do país, na década de 1990, com a transferência da Bolsa de Valores do Rio e a transferência de muitas sedes de banco para a capital paulista<sup>32</sup>.

Esta análise na escala da cidade permitiu identificar apenas vazios urbanos predominantes. Era necessário, porém, uma estratégia de abordagem do vazio projetual que permitisse analisar o processo de formação e transformação dos vazios urbanos, bem como as relações que estabelecem com o tecido urbano. Optou-se, assim, por concentrar a investigação à área urbana central carioca, por suas características históricas, morfológicas, funcionais e simbólicas e a grande diversidade de situações de vazio urbano observadas nesta área conformada por um intenso processo de construção/desconstrução do tecido urbano.

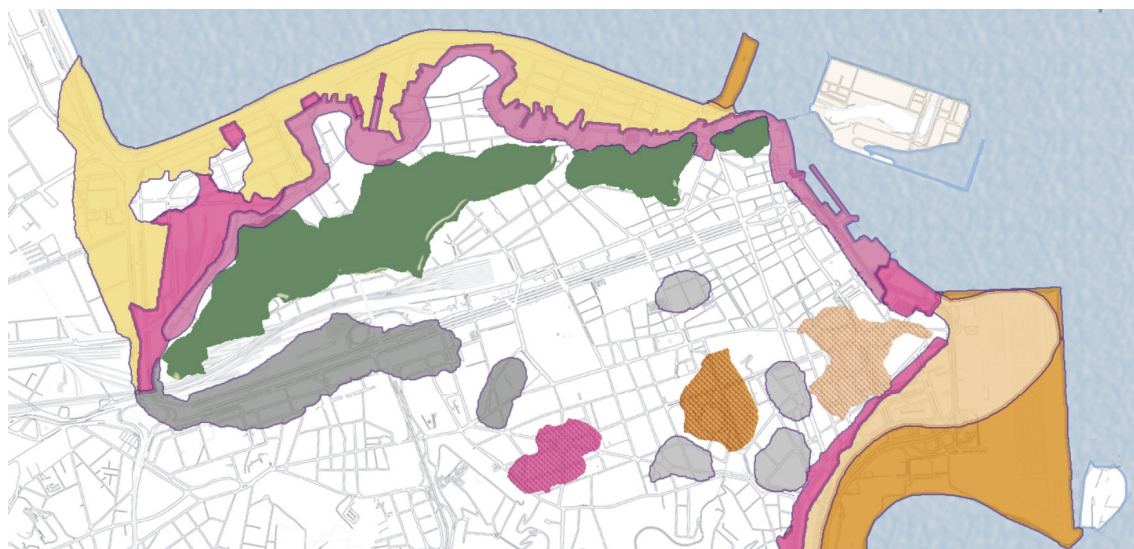
Inúmeras situações de vazio urbano pontuam o mosaico de estreitas ruas e largas avenidas do tecido consolidado da área central, conformado por arranha-céus, antigos sobrados, espaços livres e edifícios públicos notáveis e o trânsito caótico de pessoas e veículos. São situações de vazio urbano que, pela centralidade exercida pela área, participam da vida urbana de uma parcela considerável da população carioca e, não apenas os que lá estudam, moram ou trabalham. Por sua localização no tecido urbano composto por várias camadas históricas, os *vazios centrais* configuram retenção especulativa do solo urbano compõem um leque de significações sociais, econômicas, funcionais e simbólicas, que extrapolam suas dimensões físicas. A reativação dos *vazios centrais* pode ser, por fim, muito importante para o estabelecimento de um debate pautado em uma compreensão de cidade mais justa<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> A cidade *fragmentada, desterritorializada, desenraizada* que emerge, no final da década de 1970, após décadas de operações de renovação urbana.

<sup>32</sup> Para um quadro mais amplo do esvaziamento econômico da cidade ver Anderson (2002)

<sup>33</sup> Conforme estabelece o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10257).

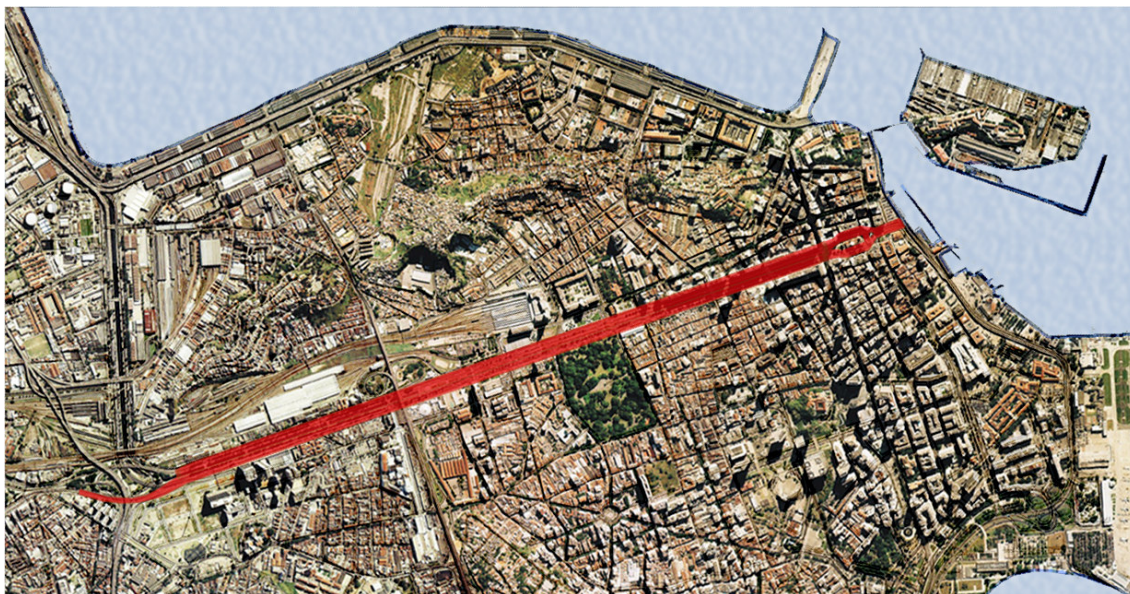


Aterros de lagoas	Aterros ao mar	Desmontes
● 1770	● 1870-90	● 1904
● 1870-90	● 1928	● 1908 - Morro do Senado
● Morros	● 1948	● 1922 - Morro do castelo
	● 1962	● 1950 - Morro Sto. Antônic

**FIG. 006 Aterros e Desmontes.** O que caracterizar a ocupação e estruturação do território carioca nos primeiros séculos é a transformação da natureza da área próxima ao núcleo original criando vazios produzidos artificialmente para a ocupação e, mais tarde, a expansão da malha urbana. Neste mapa é possível perceber as grandes transformações no tecido urbano carioca a partir dos aterros e desmontes promovidos. Des: JPMT, 2006.

O ponto de partida para essa delimitação foi a constatação de que nessa área de grande significação histórica, formal e funcional para a cidade do Rio de Janeiro, grande parte das áreas remanescentes dos arrasamentos dos morros, dos aterros promovidos e das grandes intervenções urbanas, sobretudo, as de cunho rodoviarista, desde o início do século XX até a década de 1960, constituem-se, ainda hoje, em grandes áreas de vazios urbanos. Os vazios projetuais gerados por algumas intervenções do poder público no afã de criar terras públicas em áreas valorizadas e pela aplicação da normativa urbanística, constituem-se, juntamente com os vazios estruturais e vazios conjunturais, os grandes processos de formação dos vazios urbanos da área urbana central. A permanência e a diversidade das situações de vazio urbano que, muitas vezes, atravessam diversos momentos da história urbana carioca indicam que, possivelmente, os vazios urbanos teriam deixado de ser elementos transitórios e de conformar situações de excepcionalidade nesse contexto. O vazio urbano seria, assim, um dos elementos morfológicos estruturadores da área central do Rio de Janeiro.

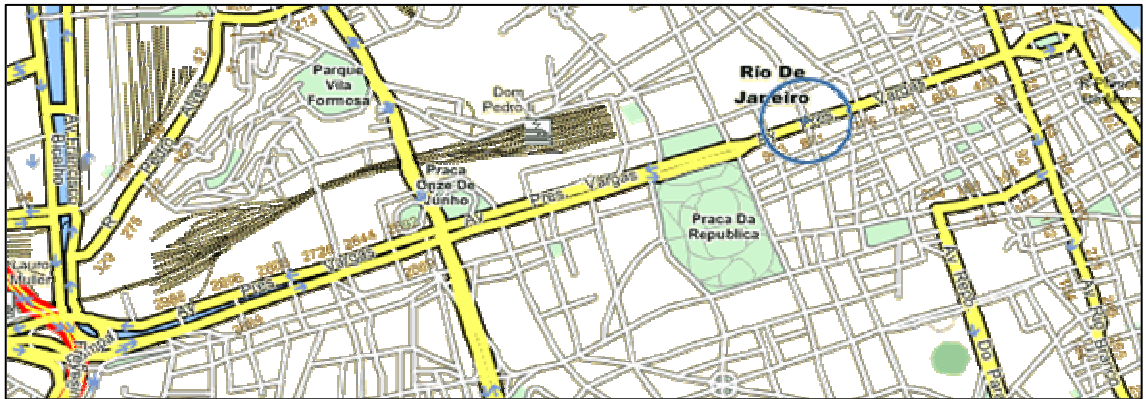
•recorte conceitual e estudo de caso •



**FIG. 007 Área urbana central.** Delimitou-se a área ao núcleo urbano original (a *Cidade Velha*), sua área de expansão imediata (a *Cidade Nova*) e o principal centro financeiro da cidade correspondente aos bairros a leste da Av. Francisco Bicalho e ao norte do eixo das ruas Salvador de Sá, Frei Caneca, Riachuelo, Mem de Sá e Teixeira de Freitas: Saúde, Gamboa, Santo Cristo (Zona Portuária), Centro, Cidade Nova e trecho da Praça da Bandeira. Em vermelho está assinalada a Av. Presidente Vargas. Fonte: IPP.

Para começar responder a essas questões e refinar a classificação dos vazios urbanos foi necessário realizar um recorte conceitual mais específico. Privilegiou-se a análise do *vazio projetual* na área urbana central. Por ter concentrado grande parte dos investimentos públicos, ao longo da história da cidade, nesta área esta categoria de vazio urbano se apresenta de maneira mais intensa e diversificada.

Esses vazios projetuais, por sua vez, engendraram, na maior parte das vezes, uma multiplicidade de situações de vazio urbano, fomentando uma tensão constante entre vacância e expectativa de ocupação. Entre eles estão as esplanadas do Castelo e de Santo Antonio, remanescentes do arrasamento dos morros de mesmo nome, realizados ao longo das décadas de 1920 e 1950/1960, respectivamente; da Av. Presidente Vargas, que rasgou diversas camadas do tecido consolidado da área central na década de 1940; e as diversas situações de vacância geradas pela aplicação da norma urbanística e pela construção dos elevados que cruzam a área.



**FIG. 008. Av. Presidente Vargas.** Eixo viário, concebido por Agache em 1929, projetado, em 1938, pela Comissão do Plano da Cidade. Em 1944 foi inaugurado apenas o primeiro trecho. Permanece desde então como um projeto inacabado com muitos lotes vazios em quase toda a sua extensão. Fonte: maps.google.com

Optou-se por mapear e analisar mais especificamente, o grande vazio projetual configurado pela Av. Presidente Vargas, uma vez que ela se insere em vários momentos do processo de esvaziamento do tecido urbano da área urbana central. São eles: a abertura do trecho inicial entre a Candelária e o Campo de Santana, que promoveu desterritorializações e incontáveis terrenos desocupados, muitos dos quais ocupados pelo protagonista dessa intervenção, o automóvel; a permanência dessas situações transformou-as em vazios urbanos subutilizados; a construção de algumas das grandes intervenções viárias, como os elevados da Perimetral, Trinta e Um de Março e Paulo de Frontin, e as primeiras estações abertas do sistema metropolitano, cruzaram a área desarticulando, ainda mais, seu tecido urbano. O *estado de espera* em que permaneceu o trecho da Praça da República à Praça da Bandeira, fez dela um grande vazio urbano.

Ao longo de mais de sessenta anos de história da avenida essas situações de vazio urbano produzidas foram se sobrepondo e gerando, por rebatimento, outras tantas situações de desafetação, desocupação, subutilização e desestabilização. E, mesmo sendo considerados pelo Plano Diretor, de 1992, como prioritárias à ocupação, e quase todas as análises empreendidas sobre a Av. Presidente Vargas apontem para a existência de grandes vazios ao longo da via<sup>34</sup>, não foram, ainda, elaboradas propostas urbanísticas que considerassem a avenida, em toda a sua extensão, e seus vazios<sup>35</sup>. A

<sup>34</sup> Lima (1990), Benetti (1997), Reis (1994), Dodsworth (1955), Doxiadis (1965) e IBGE (1967).

<sup>35</sup> Em 1997 foi proposta a realização de um Rio Cidade para a avenida, a ser elaborado pelo escritório Taulois & Taulois, que não chegou a ser estudado.

Avenida permanece não apenas como uma grave cisão espacial, mas, sobretudo, como um *vazio projetual* paradigmático do tecido consolidado da área central. Ela organiza, assim, um tecido heterogêneo, permeado de situações de *vazio urbano*, cujas tensões demandam análises articuladas e ações integradas.



**FIG. 009. A Av. Presidente Vargas parcialmente concluída.** A convivência de diversos momentos da história urbana carioca identifica este grande eixo viário desde o início das obras na década de 1940. Fonte: A.N.

Propõe-se, assim, a adoção da noção de *conjunto projetual*, para instrumentalizar as atuações urbanísticas em áreas que tenham sido objeto de uma intervenção urbana e se encontram, por diversos motivos, permeadas por situações de *vazio urbano*. O *conjunto projetual* se inspira na noção de *conjunto urbano*, estabelecida pelas cartas patrimoniais para instrumentalizar a atuação em tecidos cujas construções tenham uma unidade morfológica e paisagística<sup>36</sup>. As duas noções seriam, portanto, opostas quanto às áreas (tecido homogêneo x tecido heterogêneo) e conceitos (preservação x transformação do tecido urbano) que orientam a atuação, mas análogas quanto à instrumentalização desta atuação. Vale ressaltar que a expressão *conjunto projetual* está relacionada à categoria *vazio projetual* e não à proposição de atuação projetual, como única forma de transformação dos vazios projetuais.

---

<sup>36</sup> Artigo 1º da Conferencia Geral da ONU para educação, a ciência e a cultura (Paris, 1972) o define como um conjunto para fins de patrimônio cultural composto por “*construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenha um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência*”. <http://www.archi.fr/SIRCHAL/glossair/glosindep.htm>

## •quadro teórico-metodológico•



**FIG. 010. A Av. Presidente Vargas: um grande vazio projetual.** No trecho final, onde o Canal do Manguê acompanha a extensão da via, as grandes extensões de vazio promovem uma identidade associada ao incompleto, ao inacabado, ao vazio. A construção de um novo edifício corporativo aponta para um processo de transformação da área nos próximos anos. Foto: AB, 2006.

As questões levantadas nessa problematização demandaram a estruturação de um quadro teórico-metodológico que incorporasse novas metodologias e campos documentais, consoante com o privilégio conferido à abordagem qualitativa, e oferecesse novas possibilidades analíticas, no campo do urbanismo, para investigação dos vazios urbanos contemporâneos, pois, de outro modo, correria-se o risco de analisar apenas as permanências da cidade existente<sup>37</sup>.

O quadro referencial teórico-metodológico deve ser capaz de compreender as permanências e as transformações que estariam ocorrendo nas grandes cidades contemporâneas, nas quais as situações de *vazio esvaziado* estão presentes, bem como a relação entre as diferentes camadas de tecido urbano agenciadas pela situação de vacância sobre o vazio ou a área em torno.

A compreensão do vazio urbano como um dos elementos do tecido urbano embasou os procedimentos metodológicos propostos a fim de superar o *vazio de dados*, qualitativos e quantitativos, sobre o tema e contribuir para a elaboração de propostas capazes de enfrentar as restrições impostas, até então, à transformação das diferentes situações de vazios urbanos. Sendo o tecido urbano uma construção social e econômica, que se realiza não apenas no espaço como no tempo, é possível identificar

---

<sup>37</sup> Os riscos metodológicos de analisar a cidade tal como ela se apresenta atualmente apenas de acordo com categorias já estabelecidas foram ressaltados tanto por Chalas (2000) como Busquets (1996). Para Chalas, a *cidade emergente*, que não é a cidade de ontem nem a do futuro, demanda figuras de análise específicas. A mesma preocupação já era apontada por Busquets ao atribuir a significação positiva do *terrain vague* às novas metodologias e questionar se a significação negativa não estaria associada às antigas metodologias.

permanências e rupturas em seu processo de formação e construir uma trajetória do vazio urbano como um conceito estreitamente relacionado aos seus processos. Isto é, se a situação de vacância atinge os espaços (edificados e livres de construção) que conformam o tecido urbano, o *vazio esvaziado* resultante também o faz. Além disso, se os elementos físicos que estruturam o tecido urbano definem não apenas quadras, praças e lotes, sobre as quais atuam os projetos urbanos, mas se constituem também no suporte físico do uso e de apropriação do solo urbano, é possível mapear, inventariar, repertoriar, analisar e identificar as permanências e transformações promovidas pelas situações de vazio urbano que o compõem. A noção de tecido urbano permite, enfim, compreender de que maneira os vazios urbanos tensionam as relações de solidariedade entre os conjuntos de elementos morfológicos e reorganizam ou desorganizam o tecido existente.

Do ponto de vista do processo de formação e transformação da forma urbana, os vazios urbanos são situações que perfuram, por vezes, várias camadas do tecido urbano, atravessando décadas, concepções urbanísticas e arquitetônicas e práticas espaciais; esgarçando, liberando ou engessando a forma urbana que se concebia, tal como um tecido, flexível, estruturado e maleável; e apontando para a existência de *alteridades, descontinuidades e rugosidades*<sup>38</sup>.

Reativar esses vazios urbanos, seja através de ações do poder público ou da sociedade civil, implica em considerá-los como elementos a partir dos quais se pode recompor a flexibilidade entre os diferentes tecidos urbanos (o antigo, o projetado, o inconcluso, o imaginado) por eles agenciadas, reestruturando-os através do reconhecimento das diversidades e alteridades produzidas também na área em entorno. Atuar sobre os vazios urbanos não significa, portanto, reconstituir o que já não existe mais, nem construir o novo de maneira desarticulada do existente. Significa, sobretudo, não considerar o vazio urbano como um *fragmento* de um quebra-cabeça que, ao ser desprovido de uma de suas peças, torna-se incompleto, caso não se reconstitua a peça em todos os seus aspectos, mas como um dos elementos do tecido urbano cuja

---

<sup>38</sup> Categorias que surgem da análise das relações entre os vazios urbanos e o tecido urbano consolidado no qual se inserem. Elas dizem respeito, em síntese, ao lugar do outro (*alter*), à diferença de ritmo no espaço (*descontinuidade*) e no tempo (*rugosidades*). Ver Capítulo 2.



reativação pode significar a incorporação de uma etapa flexível, mais facilmente articulável aos outros elementos morfológicos, à sua organização.

Era necessário, pois, mapear os vazios urbanos, através de uma pesquisa cartográfica, e de uma estruturação de repertórios com conceitos e categorias correlatos; de quadros de vazios urbanos para as diferentes escalas de análise; e, da proposição de critérios para elaboração de um inventário de vazios urbanos. Mapear significava, assim, não apenas produzir “representações gráficas que facilitam a compreensão espacial de coisas, conceitos, processos e eventos do mundo humano”<sup>39</sup> como documentar, repertoriar, analisar e inventariar. A ampliação desta compreensão do mapeamento sublinha a importância da cartografia urbana<sup>40</sup> como referencial teórico-metodológico para análise dos processos de transformação urbana<sup>41</sup>.

O mapeamento se iniciou pela revisão conceitual do fenômeno dos vazios urbanos produzindo repertórios que articulam as suas manifestações contemporâneas, à diversidade cultural urbana contemporânea e às categorias de vazio urbano identificadas<sup>42</sup>. E se complementou pela revisão fotográfica e cartográfica dos vazios urbanos cariocas, tendo como bases de análise as cartas cadastrais e aerofotos que subsidiaram as intervenções urbanas e as fotos aéreas, para escala da cidade e da área urbana central; e as fotos de campo, para análise do vazio projetual delimitado.

Poucos eram, no entanto, os mapas elaborados sobre vazios urbanos ou mesmo de uso e ocupação do solo. O que conferiu à identificação das categorias complementares relacionadas ao uso anterior, uma importância mais morfológica e fundiária que, propriamente, investigativa dos usos anteriores do vazio urbano. Isto é, mapear vazios industriais, por exemplo, teria especial relevância pelas ações necessárias à reafetação do terreno ou edificação, caso esta ainda se mantenha, pelo impacto morfológico gerado pelas dimensões do lote ou quadra esvaziada ou pelos entraves relacionados à sua situação fundiária.

---

<sup>39</sup> Definição de mapa estabelecida por Harley e Woodward (1987): “Graphic representations that facilitate a spatial understanding of things, concepts, conditions, process or events in human world”.

<sup>40</sup> Czajkowski (2000) e Pinon (2004) são dois importantes referenciais sobre o tema.

<sup>41</sup> As possibilidades de análise oferecidas pelos mapas e pelas sínteses gráficas é reforçada por Trancik (1986) e Pousin (2005), entre outros. Para o Mapa Nolli ver também <http://nolli.uoregon.edu/urbanTheory.html>.

<sup>42</sup> Foram realizados recentemente também alguns estudos de mapeamento dos vazios urbanos por meio do geoprocessamento que pode se constituir em um valioso instrumento de mapeamento dos vazios a partir da categorização aqui proposta.

Os cruzamentos das fotos aéreas com os poucos levantamentos de vazios urbanos permitiram observar a permanência de muitos deles ao longo de décadas. A ampliação das bases cartográficas e a construção de um quadro de categorias de análise que mapeasse a diversidade de vazios urbanos observados se revelaram, assim, um importante procedimento metodológico nesta escala de análise.

Nas escalas de análise da área central e da Av. Presidente Vargas, privilegiou-se a observação direta como procedimento complementar. É importante ressaltar que este tem sido o procedimento utilizado ao nível do poder público<sup>43</sup> para mapear as situações de vazio urbano. Ele resulta em um mapeamento que atende às demandas pontuais de programas e financiamentos específicos, mas que não produz, na maior parte das vezes, uma categorização que permita a elaboração de propostas que atuem de forma articulada nas diversas situações de vazio urbano.

A partir da documentação levantada e dos repertórios elaborados foi possível esboçar um quadro de vazios urbanos focado na área urbana central da cidade do Rio de Janeiro. Este quadro permitiu, entre outros aspectos, considerar alguns critérios classificatórios e propor a elaboração de um inventário de vazios urbanos. Ao sintetizar as análises realizadas, este inventário pode ser capaz de subsidiar a proposição de ações urbanísticas, e se constituir em um importante instrumento para gestão do desenvolvimento urbano das grandes cidades. A identificação de critérios qualitativos propostos aqui poderá subsidiar a elaboração desse banco com dados quantitativos de competência do poder público.

A análise do processo de formação e transformação dos vazios urbanos da área central do Rio de Janeiro se somou à conceituação e identificação de categorias e critérios para mapeamento dos vazios urbanos na estruturação das bases teórico-metodológica para superação da ausência de dados. Ela enfocou os vazios projetuais observados na área, considerando como marcos históricos as intervenções realizadas na área a fim de compreender como os vazios projetuais se articulam ao tecido urbano atual. Nesta revisão histórica os vazios estruturais e conjunturais foram analisados na medida em que se integravam aos vazios projetuais, uma vez que eles têm marcos de qualidades distintas dos vazios projetuais.

---

<sup>43</sup> Entrevistas com as arquitetas Cristina Lodi, Ângela Prendini e Maria Ernestina Gonçalves em 2004.

### VAZIOS URBANOS DA ÁREA URBANA CENTRAL: PERIODIZAÇÃO

DATA	EVENTO
1901- 1910	Arrasamento do Morro do Senado: Aterro portuário e bairro da Cruz Vermelha
1903-1906	Reforma Urbana
1922-1935	Arrasamento do Morro do Castelo: Aterro aeroportuário e Esplanada do Castelo
1940-1944	Abertura da Av. Presidente Vargas
1952-1960 1958-1965	Arrasamento do Morro de Santo Antonio: Aterro do Parque do Flamengo e Esplanada de Santo Antonio
1979	Implantação do sistema metroviário
1984/1988	Corredor Cultural / Projeto Sagas

**FIG. 011. Quadro Sinóptico dos vazios urbanos da área central do Rio de Janeiro.** Foram enfatizados neste quadro os eventos que marcaram a formação e transformação dos vazios projetuais. Integram a análise desses eventos também os planos Agache (1929), Doxiadis (1965), PUBRio (1977), PITMetro (1979) e Diretor Decenal (1992). Fonte: AB, 2006.

Em síntese, privilegiaram-se para escala de análise diferentes níveis de investigação de acordo com os objetivos associados. Assim, se na escala urbana identificaram-se a amplitude do fenômeno dos vazios urbanos cariocas e algumas categorias predominantes, na escala da área central, analisou-se o processo de formação dos vazios projetuais, uma das categorias principais de vazio urbano. Analisou-se, por fim, as relações que um dos principais vazios urbanos dessa área, a Av. Presidente Vargas, estabelece com o tecido urbano. Os vazios urbanos se impuseram, assim, ao olhar, à reflexão e à proposição.



**FIG. 012. Os vazios do tecido urbano consolidado.** As situações de vazio urbano criam alteridades no tecido urbano. Neste vazio subtilizado para fins de estacionamento, localizado no trecho da Av. Presidente Vargas onde predomina o modelo de ocupação verticalizada da área central de negócios, desvenda-se os sobrados do século XIX, a retenção especulativa praticada e a demanda por estacionamento na área. Foto: AB, 2004.

Os fundamentos teórico-metodológicos aqui expostos são o primeiro passo em direção à compreensão da dimensão contemporânea dos vazios urbanos e de seus elementos estruturadores. Os principais marcos teóricos para a análise do processo de formação e transformação dos vazios urbanos foram Solà-Morales (1996, 1998) e Chaline (1999). O primeiro, ao analisar os diferentes elementos da cidade contemporânea, observou que as recentes mudanças no sistema urbano teriam produzido uma inflexão no processo de formação continuada de vazios urbanos, iniciado duas décadas antes, que se traduziria em uma transformação na sua significação simbólica: não mais vazio urbano, mas *terrain vague*, ausência e oportunidade, memória e transformação<sup>1</sup>. Chaline analisando a formação dos vazios urbanos e as propostas emblemáticas para sua transformação, com foco direcionado para a compreensão da significação funcional dos vazios e dos aspectos pertinentes à sua gestão e planejamento, considerou que as áreas desfuncionalizadas seriam antecedentes dos vazios urbanos. Destaca-se, ainda neste quadro, a contribuição de Chalas (2000) para a compreensão da significação simbólica dos vazios urbanos, ao estabelecer através de uma análise qualitativa do imaginário social, que o *não construído*,

<sup>1</sup> O *terrain vague* foi uma das cinco categorias de análise da cultura urbana contemporânea propostas por Solà-Morales (1996), no Congresso da UIA (Barcelona).

tanto quanto o *construído*, constitui-se em uma referência espacial que funda a simbólica urbana que conforma o atual tecido urbano.

A esse referencial teórico focado, majoritariamente, na análise do contexto urbano europeu, se somam as pesquisas realizadas por Vaz e Silveira (1998) e Clichevsky (2002) que enfocam, respectivamente, a área central e a cidade do Rio de Janeiro no contexto latino-americano. Poucos são os estudos urbanos realizados sobre a cidade do Rio de Janeiro, até quase o final do século XX, que relacionam os processos de formação do espaço urbano e de formação dos vazios urbanos. As primeiras são referenciais quanto à articulação entre as principais intervenções urbanas realizadas na área central no século XX, a formação e as significações morfológicas dos vazios urbanos. Clichevsky, por sua vez, coordenou uma pesquisa voltada para os vazios urbanos de algumas cidades latino-americanas a partir do referencial teórico do mercado de terras urbanas, e propôs uma agenda para transformação dessas situações através de princípios e instrumentos que promovam a equidade urbana.

Em síntese, esses marcos teóricos articulam questões pertinentes aos três momentos analíticos do processo de formação e transformação dos vazios urbanos \_ o vazio, o esvaziamento e o preenchimento\_ que serão complementados com referenciais mais específicos a cada momento, estruturando, assim, o quadro referencial teórico. É importante sublinhar que, para efeito de análise, considerou-se o vazio como o primeiro momento desse processo, pois parte-se da observação do vazio para questionar o esvaziamento e imaginar seu preenchimento.

A fundamentação teórica da metodologia proposta se apóia nas análises de Chalas (2000), Busquets (1996), Solà Morales (1998) e Kostof (1991), menos pelos procedimentos metodológicos, mais pela importância que conferem ao seu caráter exploratório. Chalas (2000) e Busquets (1996) são enfáticos quanto à necessidade de não pensar a cidade contemporânea de acordo com referenciais que estruturavam a “*cidade antiga*”. Busquets considera, inclusive, que a significação negativa poderia estar associada aos conceitos operatórios utilizados nessas análises. Ele sublinha, assim, a importância da produção teórica contemporânea estar relacionada a novas metodologias e campos documentais uma vez que o entendimento dos vazios urbanos como *terrain vague* abriria uma observação positiva e estimulante sobre esse fenômeno.

Era necessário, portanto, constituir os novos referenciais teóricos, novas categorias e procedimentos metodológicos que contemplem as diferentes escalas de análise e os múltiplos aspectos da dinâmica urbana, das manifestações contemporâneas do fenômeno dos vazios urbanos precisam ser considerados.

Dentre os procedimentos metodológicos adotados está a identificação de novas categorias conceituais e históricas e a estruturação de um sistema de mapas e imagens que traduzam a expressividade contemporânea desse fenômeno urbano.

A revisão iconográfica realizada sublinhou a importância das fotografias urbanas identificadas por Busquets (1996), Fontcuberta (1996) e Sola-Morales (1996), para análise dos *terrain vagues*, no registro de processos e práticas que estão na gênese da formação das situações de vazio urbano contemporâneas. A pesquisa às fontes iconográficas, bem como a realização de registros fotográficos dialoga tanto com a revisão e a atualização da bibliografia como com a observação empírica, entrelaçando, assim, as três principais fontes documentais da pesquisa e possibilitando uma rica análise interpretativa dos dados coletados.



**FIG.013.** O campus da UFRJ na Ilha do Fundão, um vazio projetual modernista. Inaugurado na década de 1950, o campus universitário se impõe, até hoje, pelas grandes extensões de vazios. Foto: RA, 2002.

A fundamentação teórico-metodológica que embasou o primeiro momento analítico do processo de formação e transformação dos vazios urbanos \_o vazio\_, privilegiou a revisão estrutural desse conceito polissêmico de acordo com um referencial teórico do campo do urbanismo, e de novos referenciais teóricos multidisciplinares. Esta análise permitiu compreender os diferentes níveis de significação que o terreno ou edificação esvaziada estabelece com o tecido urbano.

Além do referencial teórico específico, esta revisão conceitual se apoiou na consulta a dicionários que trouxessem uma abordagem o mais contemporânea possível do tema. Não se buscou traduções do vazio urbano, mas compreender as manifestações deste fenômeno urbano através das diferentes expressões pela qual é conhecido<sup>2</sup>. Neste sentido, foram considerados como referenciais teóricos o *Dictionnaire de l'Aménagement e de l'Urbanisme*, elaborado por Choay e Merlin (2005), edição revista e atualizada, para o urbanismo; o *The metapolis dictionary of advanced architecture: city, technology and society in the information age* (Gausa et alii, 2003), elaborado a partir de discussões organizadas por arquitetos de vários países em Barcelona, para a arquitetura e o urbanismo; o *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa* (Houaiss e Villar,

<sup>2</sup> Topalov tem coordenado uma pesquisa abrangente das palavras da cidade no projeto “*Les Mots de la Ville*” a partir da constatação de que as palavras são as formas de objetivação da diversidade espacial e social das cidades e os meios para nos voltarmos a elas e jogarmos com elas. (2004, p.1)

2004), para a língua portuguesa; o *Dicionário de la Filosofia* (Mora, 1971), *Vocabulaire Technique et critique de la Philosophie* (Lallande, 1956) e *La Philosophie* (Noiray, 1969) para a filosofia. Foram consultados também os dicionários do Centro de Documentação de Urbanismo (Urbamet, França) e do Sirchal (Unesco) publicados na web e periodicamente atualizados.

## • o vazio •

O *vazio esvaziado* desponta na modernidade como uma categoria estreitamente relacionada aos habitantes das grandes cidades. Para começar a desvendar as relações entre o vazio e este sujeito contemporâneo, registrou-se, inicialmente, as diferentes acepções do vazio no sistema de representação utilizado como principal meio de comunicação e de expressão entre os indivíduos, a *língua*. Embora ela possa ser “*inepta para descrevê-lo, como só se pudesse falar do pleno, útil e funcional*”, como assegura Perec<sup>3</sup>, esta etapa investigativa mostrou-se relevante na condição urbana contemporânea, em que se observa um “boom” de termos e discursos para discutir as cidades e seus elementos estruturantes.

Este percurso através dos “nomes do vazio” se inicia com as expressões anônimas, isto é, aquelas utilizadas no senso comum para descrevê-lo; segue pelos caminhos do vazio no urbanismo, nos quais despontam expressões concebidas por urbanistas, e estudiosos de campos afins do urbanismo, para nomear fenômenos urbanos emergentes, como ressaltava Bardet (1947)<sup>4</sup>. Será analisada aqui, por definição, a língua portuguesa, de acordo com Houaiss e Villar (2004)<sup>5</sup>. Esta etapa tem como foco a questão: quando se fala em vazio se remete a que?

---

<sup>3</sup> “Le langage lui-même, me semble-t-il, s’est avéré inapte à décrire ce rien, ce vide, comme si l’on ne pouvait parler que de ce qui est plein, utile et fonctionnel » (Perec, 2000, p.67)

<sup>4</sup> Bardet (1947, p.V) justificativa essa criação de neologismos, quer como uma maneira dos urbanistas “*não ficarem aprisionados à imagens cristalizadas*”, quer porque suas pesquisas os conduziam a novas e renovadas noções “*distintas das banalidades corriqueiras*”, ou mesmo, “*para distinguir as idéias falsas que não faltam aos programas oficiais*”.

<sup>5</sup>). É importante destacar, no entanto, que não se observou diferenças substanciais entre as definições nodais do vazio nos dicionários contemporâneos das línguas francesa, inglesa e espanhola.



OS VAZIOS NA LÍNGUA PORTUGUESA	
<b>vazio</b>	<p>adjetivo: que não contém nada ou contém apenas ar; em que não há ocupantes ou freqüentadores, ou em que os há em pequena quantidade; em que não há habitantes: despovoado, desocupado, desabitado; a que falta fundamento, valor, substância, realidade, vão; destituído de qualidades positivas, vão; inútil, vão.</p> <p>substantivo: espaço não ocupado por matéria ou o mais esvaziado possível da matéria que o continha, vácuo; por extensão, espaço desabitado dentro de uma área habitada; partes não preenchidas ou ocupadas de algo parcialmente preenchido; no sentido figurativo, ausência de interesses, sentimentos, preocupações, ou sentimento de perda, de nostalgia de saudade.</p>
<b>esvaziado</b>	adjetivo: que se esvaziou; que se desocupou: vazio; de que se retirou a significação, a importância
<b>esvaziar</b>	verbo: tornar vazio, desocupar (recinto); tornar oco, exaurir; esgotar.
<b>esvaziamento</b>	substantivo: ato, processo ou efeito de esvaziar.

**FIG.014. Quadro: Os vazios na língua portuguesa.** Como se observará as diferentes expressões utilizadas para nomear o fenômeno do vazio urbano nas diferentes culturas, não só as de língua portuguesa, se remeterão a essas definições. Fonte: AB, 2006.

Segundo Houaiss e Villar haveria vinte definições de vazio na língua portuguesa. Sua etimologia, datada do século XIII, estaria relacionada ao latim *vacivus* significando desocupado, vago, à disposição (lugar), livre (tempo), destituído de (matéria, sentimentos), desprovido. No século XVII, provavelmente, com o desenvolvimento da física e das ciências exatas, o *vazio* passa a ser considerado como um substantivo designando *espaço não ocupado por matéria, oco, sem conteúdo*. Época em que *urbano* passava a designar aquilo relativo à cidade ou que lhe é próprio, mas também o sujeito dotado de urbanidade, cortês, o homem público por excelência do período barroco<sup>6</sup>. A expressão *tornar urbano*, por sua vez, só surgiria no final do século seguinte para designar o urbanizado. E, finalmente, no século XIX, surge o *esvaziar* e o *esvaziamento*, verbo e substantivo relacionados ao *tornar vazio* e se faz a distinção entre *vazio* e *esvaziado*. Para além das questões pertinentes à difusão da língua escrita e da elaboração de dicionários, é interessante considerar que esta datação pode indicar que o *vazio* precederia o *urbano* e o *esvaziado*, da mesma maneira que o *tornar urbano*

<sup>6</sup> Remeter a referências sobre a origem do urbano. Senett, etc.

antecederia o *tornar vazio*. Houaiss e Villar não definem, contudo, o *vazio urbano*. Para tal é mister consultar dicionários de urbanismo e obras afins. Mas antes é importante analisar algumas questões relacionadas ao vazio e ao habitante das grandes cidades.

Esta analogia entre vazio e sujeito contemporâneo remete à relação entre a metrópole e seu habitante, estabelecida por Simmel, em 1903<sup>7</sup>. Ela se constitui, nas análises sociais (Lipovetsky, 1989; Hall, 2004, entre outros), em uma questão contemporânea que se estabelece, fundamentalmente, nas grandes cidades, onde está concentrada uma grande parcela da população mundial. Nela o vazio adquire, diante da desestabilização promovida pelas mudanças estruturais que estão modificando as sociedades desde fins do século XX, significados simbólicos associados à perda de uma situação anterior, à ausência de qualidades no presente ou à incerteza futura. Estas análises permitem considerar que existiria uma estreita relação entre o homem contemporâneo, o vazio como experiência urbana e a produção de vazios urbanos.

O sujeito contemporâneo seria um indivíduo descentrado tanto em relação ao seu lugar no mundo social e cultural quanto a si mesmo, como analisa Hall do ponto de vista da construção da identidade cultural pós-moderna. Concepção que estaria no cerne da crise da identidade experimentada, quando algo que se supõe fixo, estável, é deslocado pela experiência da dúvida e da incerteza criando descontinuidades. Hall ressalta, contudo, que esses deslocamentos e descontinuidades têm características positivas, pois ao mesmo tempo em que desarticulam identidades estáveis do passado, abrem possibilidades de criação de novas identidades, da produção de novos sujeitos. Trazendo este debate para os vazios urbanos, não apenas da sua formação, ou percepção, mas de sua transformação também, é necessário considerar que essa nova subjetividade estará relacionada, à produção de uma nova materialidade, de uma nova cidade sendo dela causa e consequência. Isto é, a reativação dos vazios urbanos é uma questão tão ou mais pertinente quanto agregar à construção das novas identidades.

Mas como agregar essas novas identidades na construção de cidades mais solidárias se o sujeito pós-moderno seria marcado pela emergência da *Era do vazio* (Lipovetsky, 1989)? Um *vazio ético*, por excelência, fundado no individualismo, no hedonismo, no

---

<sup>7</sup> No texto clássico *A Metrópole e a Vida Mental*, Simmel (1976), considera que o metropolitano cria para si um escudo protetor contra perturbações profundas promovidas pelas flutuações e descontinuidades do meio exterior. Condição que está na raiz do vazio existencial.

gosto pelas novidades, na ausência de pontos de referência duradouros, na ênfase para o curto prazo que estaria na gênese da ansiedade e incerteza pós-modernas e que se traduziria na construção de uma identidade singular de supervalorização da moda e do corpo. O sujeito contemporâneo é, assim, um sujeito que busca referências para se livrar da angústia (Maciel, 2001).

Não estariam, então, a *arquitetura* e o *urbanismo de grife*<sup>8</sup> (Segre, 1998) atendendo exatamente a essa construção identitária? Muito provavelmente. Mas a questão reside em como atender às demais construções identitárias e necessidades sociais. Preencher, reativar, o *vazio esvaziado* apontaria, assim, não apenas para a *cultura do efêmero*, da *arquitetura do silêncio* e de outras materialidades do *espaço de fluxos*, mas também para os laços de solidariedade construído nas diferenças dos *espaços de lugares* (Castells, 2002)<sup>9</sup>.

Da Poian (2001) agrega ainda aos componentes da construção psicanalítica do sujeito contemporâneo o *mal-estar nascido dos vazios*: da ausência de Deus, da Fé, da Lei. Quanto mais não seja porque as diferentes filosofias e religiões também se posicionam quanto à experiência do *vazio*<sup>10</sup>. Entre as definições filosóficas para a experiência do *vazio* vale destacar a noção de *niilismo* freqüentemente associada ao *vazio*. Niilismo designa, originalmente, o *vazio intelectual* resultante da ausência de toda convicção<sup>11</sup>. Ele seria um fenômeno intelectual e afetivo que se expressaria em um estado de descrença generalizada que conduziria à falta de ação. O *niilismo* seria, neste sentido, para Nietzsche, uma conseqüência do pensamento lógico e estaria relacionado à *vontade de veracidade* que conduziria à destruição das certezas sobre as quais ela se desenvolve. O *niilismo* seria o *desejo do nada* que fundaria nossa cultura na concepção nietzcheniana. O que nos remete à relação entre *destruição criativa* e a modernidade, estabelecida por Harvey (1990), associada tanto à *negação* moderna do passado como às pequenas e sucessivas rupturas cotidianas. Ser moderno seria, assim, contestar,

---

<sup>8</sup> Expressão utilizada pela crítica contemporânea para nomear o privilégio conferido a alguns arquitetos e urbanistas de renome cujos projetos teriam a capacidade de atrair investimentos para a cidade.

<sup>9</sup> Para Castells (2002) os *espaços de fluxos* estariam relacionados à elite econômica que construiriam *arquiteturas do silêncio* como hotéis, aeroportos e etc., enquanto os *espaços de lugares* à nossa experiência cotidiana. Ver capítulo 1.2

<sup>10</sup> Não se pode deixar de sublinhar a relação entre o *vazio* e a fé estabelecida por Leibniz (Lalande, 1956, p.1204): “Quanto mais matéria houver, mais haverá ocasião de Deus de exercer sua sabedoria e poder, e é por isto que digo que não existe ponto de *vazio* de todo”.

<sup>11</sup> Ver Lalande (1956) e Mora (1971) para a noção de *niilismo* e a abordagem nietzcheniana.

destruir, negar certezas em função de uma vontade da verdade. Verdade que o sujeito pós-moderno teria destruído, pois, ela também deveria ser questionada e negada. Trazendo essa questão filosófica para o tema dos vazios urbanos questiona-se: Seriam os vazios urbanos contemporâneos também os resultados da negação da racionalidade que orientou a criação dos vazios projetuais do urbanismo modernista e da cidade renovada? E, se assim o for, até que ponto a racionalidade (a verdade, o projeto) poderia novamente preenchê-los?

Antes de concluir essa revisão conceitual do vazio é importante considerar, brevemente, duas concepções de vazio. A primeira é a dos textos sagrados nos quais o vazio adquire diferentes significações que oscilam entre a *fuga do vazio* e a *busca do vazio*. Nos textos religiosos cristãos<sup>12</sup> o vazio foi associado ao caos, na gênese do mundo, à ausência, à vaidade<sup>13</sup> que, em última análise, levam ao caos, ao qual se quer escapar. Esta noção que participou da construção do pensamento ocidental e, conseqüentemente, de suas cidades, difere, diametralmente, da concepção dos textos sagrados budistas para os quais “*tudo está em permanente mudança*” (Tao te King, 1989), considerando que “*o caminho do céu é diminuir o que está cheio e aumentar o que está vazio*” (I Ching, 1972). O vazio está, portanto, no âmago das coisas concebidas como impermanentes; ele não é a realidade, mas a concepção de realidade que a mente é capaz de formar; ele não pode ser descrito, definido, apontado ou capturado, ele deve ser alcançado e, para ser conhecido, precisa ser experimentado. O mais próximo que a filosofia ocidental chega desta concepção do vazio é a noção de *vácuo*, compreendido como o espaço necessário para que as coisas existam de forma autônoma.

Mas o que estas concepções podem contribuir nesta pesquisa sobre o vazio urbano, o vazio esvaziado do tecido consolidado das grandes cidades? Entre outros aportes, elas sublinham que existem várias dimensões e significações do vazio e que este seria parte integrante da impermanente forma urbana das grandes cidades. Embora essa noção de permanente transformação da forma urbana seja uma compreensão recente, o que é contraditório é que, talvez, os *vazios esvaziados*, que desafiam a transformação da

---

<sup>12</sup> Esta análise do vazio no Cristianismo se apóia em Cavalcanti (2001).

<sup>13</sup> Mas também o vazio que precede o verbo. O verbo dos discípulos que registram suas memórias em palavras como forma de suplantando o *vazio do esquecimento*.

forma urbana, se constituam, juntamente com os *monumentos*, as *permanências*<sup>14</sup> contemporâneas, aquilo que permite o sujeito construir suas referências. Reativar *vazios esvaziados* é, portanto, recolocar a forma urbana em movimento.

<b>O VAZIO E O SUJEITO CONTEMPORÂNEO</b>		
disciplinas	conceito	categorias analíticas: vazios urbanos
ciências sociais	Identidade cultural pós-moderna apoiada em deslocamentos e descontinuidades	descontinuidades
	Sociedade pós-moderna narcísica que caracterizaria a era do vazio.	efêmero
filosofia	Nilismo: negação, movida pela vontade da verdade como forma de estar no mundo.	negação
	Vácuo: espaço entre as coisas, necessário para que eles existem de forma separada.	vácuo
budismo	A vacuidade como condição das coisas impermanentes atingirem a plenitude.	impermanência; vacuidade
cristianismo	Tridimensionalidade do vazio: adjetivo, substantivo e verbo.	esvaziado

**FIG.015. Quadro: Vazio e sujeito contemporâneo.** Síntese das construções teóricas. Fonte: AB, 2006.

O vazio se relaciona também ao espaço, termo que “[há poucos anos] evocava apenas um conceito geométrico, aquele de um lugar vazio. O espaço social. Estas palavras teriam surpreendido<sup>15</sup>” (Léfèbvre, 1974). O espaço como lugar, geometricamente delimitado, do vazio é uma relação histórica no pensamento ocidental. É o espaço vazio das ciências exatas \_ o espaço que não se pode definir, para os matemáticos; o espaço que não se pode delimitar, para os físicos\_, mas também aquele das propostas artísticas e da

<sup>14</sup> As noções de *monumento* e *permanência* se remetem aqui à Rossi (1995).

<sup>15</sup> «L’espace! Voici peu des années, ce terme n’évoquait rien d’autre qu’un concept géométrique, celui d’un milieu vide. Toute personne instruite le complétait aussitôt d’un terme savant, tel qu’«euclidien», ou «isotrope», ou «infini». Le concept de l’espace relevait, pensait-on en général, de la mathématique et seulement de cette science. L’espace social. Ces mots auraient surpris». (Léfèbvre, 1974, p.05).

ordenação geométrica dos espaços propostas pela arquitetura e o urbanismo. O espaço vazio no teatro é o espaço da criação coletiva, um campo de experiências, o lugar de um conflito e de uma dialética: “*eu posso tomar não importa que espaço vazio e chama-lo de cena*” (Brook, 1977)<sup>16</sup>. O vazio na arquitetura surge dessa compreensão do vazio como algo inerente ao espaço geométrico, como o espaço necessário para que os cheios tenham autonomia e identidade. O vazio na arquitetura pode ser compreendido também, segundo Koolhaas (1990), como *aquilo sobre o qual se tem controle, uma vez que é imaterial e sujeito aos instrumentos e simbologias que extrapolam o universo arquitetônico*. Esta concepção de vazio está mais atenta aos entraves normativos colocados aos *cheios* (arquiteturas) nos projetos arquitetônicos. O vazio na arquitetura é, sobretudo, o espaço onde acontecem interações sociais.

No entanto, o *vazio esvaziado* é uma consequência do esvaziamento do *espaço socialmente produzido*, um espaço que não pode ser desarticulado do tempo e das práticas culturais que nele acontecem. Ele não é algo externo à dinâmica urbana, mas um dos seus elementos. O *vazio socialmente definido* é, pois, uma das consequências do esvaziamento do espaço do habitar, da convivência, da criação coletiva e cria deslocamentos, descontinuidades, crises de identidades, que não podem ser automaticamente preenchidas. O *vazio socialmente definido* sublinha a demanda por um novo relacionamento, mais solidário, entre as cidades e seus sujeitos.

<b>O ESPAÇO VAZIO</b>		
<b>disciplina</b>	<b>definição</b>	<b>categorias de análise: vazios urbanos</b>
<b>matemática</b>	o que não se pode definir;.	indefinido
<b>física</b>	o que não se pode delimitar.	ilimitado
<b>teatro</b>	o campo da criação coletiva, das experiências.	intercâmbios
<b>arquitetura</b>	o que não é cheio; o vácuo; o intervalo; o espaço interno.	intercâmbio

**FIG. 016. Quadro: o espaço vazio.** Sínteses das construções teóricas. Fonte: AB, 2006.

<sup>16</sup> “*Je peux prendre n’importe quel espace vide et l’appeler une scène. Quelqu’un traverse cet espace vide pendant que quelqu’un d’autre l’observe, et c’est suffisant pour que l’acte théâtral soit amorcé*» (Brook, 1977, p.25)

## • vazios urbanos: conceitos e categorias •

Considerado, na tradição dos estudos urbanos, como par analítico do cheio, mas também como o espaço da sociabilidade, o vazio passou, nas últimas décadas, por uma revisão conceitual, no campo do urbanismo, a fim de contemplar a diversidade de vazios dos tecidos urbanos das grandes cidades contemporâneas<sup>17</sup>.

Até poucas décadas atrás vazios eram as praças, parques, jardins e até espaços para circulação de pedestre e veículos \_ os *espaços livres de construção*, o *fundo da figura* do Mapa Nolli\_ espaços, por excelência, de atuação dos projetos urbanos. Esses vazios conformariam a cena urbana das grandes cidades, o espaço do encontro das diferenças. Lynch (1984) denominou-os de *open spaces* (*espaços abertos*) por analogia aos espaços fechados das edificações e à abertura às transformações simbólicas que o uso coletivo permite<sup>18</sup>. Vazias também eram as áreas de expansão urbana, as áreas ainda não urbanizadas, em que o urbano ainda não chegou. Esses vazios do urbanismo têm, portanto, uma significação positiva em razão das funções que desempenham na dinâmica urbana.

Entre os vazios espacialmente definidos do urbanismo é importante destacar os espaços entre os edifícios como uma categoria específica<sup>19</sup>, pois, eles podem ser os pontos de partida para a transformação da paisagem urbana tal como ressaltou Solà-Morales (2001). Para ele, o esforço inicial realizado em Barcelona orientado para o aproveitamento dos vazios entre edificações e a criação de espaços de convivência social criou uma imagem nova de cidade e as condições necessárias para que essas transformações urbanas prosseguissem. Os espaços entre os edifícios seriam espaços que, mesmo em situação de vazio urbano, oferecem inúmeras possibilidades de transformação urbana a partir de sua reativação.

---

<sup>17</sup> Megacidades (ONU), Metápolis (Ascher, 1995), Sociedades em Rede (Castels, 1999), entre outras, apontam, em síntese, para um urbano conformado por *uma aceleração do tempo e do espaço, de acordo como modos mais flexíveis de produção do capital* (Harvey, 1990).

<sup>18</sup> As noções de *espaço público* e *espaço público de uso coletivo* incluem também edifícios públicos de livre acesso à população, como que não necessariamente se opõem também e outras especificidades que extrapolam os contornos desses espaços abertos ou livres de construção.

<sup>19</sup> Os espaços entre os edifícios (*ordinary spaces between buildings*) incluiriam, segundo Ford (2000), escadas, passeios, calçadas e áreas de estacionamento e poderiam ser classificados em espaços que fecham (*enclosures of space*), que modelam espaços (*shapers of space*) e que modelam acessos (*shapers of access*).

O vazio em contraponto ao cheio também é o objeto de reflexões do urbanismo modernista que, ao sair do espaço do papel para o espaço urbano, a partir da década de 1930, promove transformações para além daquelas almejadas. O vazio modernista seria, conceitualmente, o elemento de ligação entre os cheios organizados em barras, e não mais em envelopes fechados<sup>20</sup>, o lugar onde se desenvolveria a vida social do homem moderno. Os vazios do urbanismo modernista não significaram, portanto, no momento de sua concepção, uma revisão conceitual do vazio. O que mudou foi a concepção de espaço público, que passou a ser compreendido como uma potencialização do espaço não edificado que faria respirar os novos cheios modernistas. No entanto, ao apostar na apoteose do vazio, isto é, na concepção de vazios tão monumentais quanto seus cheios, interligados pelas largas vias do automóvel, a ligação se perde e resta o vazio esvaziado de seus conteúdos sociais. Esta situação se torna mais flagrante quando ocorre no tecido consolidado das grandes cidades, uma vez que a implantação dos projetos modernistas implicou, em sua maioria, na negação do tecido urbano e social. Apenas partes da cidade tornam-se modernas, e estas não estabelecem alguma ligação morfológica com o tecido consolidado existente. O vazio modernista é concebido como tal, ele não nasce de um processo de esvaziamento.

Além dessas, uma nova categoria de vazio que pode estar emergindo e se impondo no cenário das grandes cidades contemporâneas a partir da tendência observada, em algumas delas, de uma *urbanização descontinuada*. Isto é, de criação de ilhas urbanas em áreas ainda não urbanizadas desconectadas entre si por áreas com baixa densidade de ocupação. Um processo no qual o vazio é parte integrante da sua configuração espacial. Este processo adquirira contornos distintos nas cidades dos países desenvolvidos e naquelas dos países em desenvolvimento, como analisaram Mangin (2004) e Reis (2006), respectivamente para Paris e São Paulo. Diferença fundada na capacidade que esta parcela de população que se desloca para essas ilhas urbanas teria de *habitar o fluxo*<sup>21</sup>. Este vazio emergente, projetado como tal, não seria, a princípio, um

---

<sup>20</sup> Ver Panerai, Castex e Depaule (2004).

<sup>21</sup> A noção de *habitar o fluxo* é utilizada aqui no sentido mais amplo, tanto de se deslocar no fluxo de circulação do sistema de transportes, como o fluxo de capitais. De uma maneira geral, as grandes cidades dos países em desenvolvimento se caracterizam, entre outros aspectos, por um sistema de transporte público deficitário e por concentrarem população de mais baixa renda, ou mesmo, sem renda alguma. O que equivale dizer, de excluídos do fluxo.



vazio esvaziado. Este processo, contudo, é recente e merece uma avaliação posterior a fim de verificar se ele se insere no quadro de vazios urbanos das grandes cidades contemporâneas.

<b>O VAZIO NO URBANISMO</b>	
<b>oposição ao cheio</b>	spaces between buildings (espaços entre edificações); espaços livres de construção; o "fundo" da "figura"; área de expansão urbana
<b>espaço de sociabilidade</b>	open spaces (espaços abertos); espaço de uso coletivo
<b>conseqüência de um processo de esvaziamento</b>	vazio urbano
<b>conseqüência do processo de urbanização dispersa</b>	vazio emergente (?)

FIG. 017. Quadro: o lugar do vazio no tecido urbano. Fonte: AB, 2006.

O vazio urbano se impôs, a partir da década de 1970, como uma das categorias de vazio do tecido urbano nas grandes cidades contemporâneas. E eles estão de tal maneira, relacionados que Solà-Morales (1996) elegeu a *forma da ausência*, o *terrain vague* – áreas obsoletas em termos de capacidade de produção e áreas expectantes em termos futuros\_ como uma das categorias culturais de análise da realidade urbana contemporânea; e Chalas (2000) propôs a *cidade vazia* – a cidade das discontinuidades, das rupturas, da transformação ininterrupta, que congrega tanto os vazios tradicionais como os vazios urbanos contemporâneos - como uma das figuras de análise para a compreensão da nova cultura urbana da cidade emergente.

Os vazios esvaziados da cidade antiga (seja ela medieval, colonial, fordista, etc.) convivem lado a lado com vazios gerados em diversos momentos da história urbana pelas mudanças nas estruturas produtivas; vazios projetuais da cidade renovada; vazios conjunturais e vazios da obsolescência funcional, recentemente produzidos; e com vazios em processo de reativação. O que permite supor que, na revisão do estatuto dos vazios da forma urbana demandada por Panerai (1994), os vazios urbanos se impõem como uma realidade inexorável da cidade contemporânea.

Esses vazios esvaziados, os vazios urbanos, passam a ser objeto de reflexão mais sistemática no campo do urbanismo no final da década de 1970, com o amplo processo de desindustrialização que atingiu inúmeras cidades européias<sup>22</sup>. Essas reflexões surgiram, inicialmente, na Inglaterra e na França<sup>23</sup>, países capitaneadores do processo de industrialização e que sentiram as primeiras tensões criadas pela obsolescência de uma parcela significativa da atividade industrial, o fechamento, ou transferência, de antigas indústrias, pela emergência de novas estruturas produtivas e pela desvitalização econômica que não conseguia os re-inscrever na dinâmica urbana<sup>24</sup>.

Essas reflexões se apoiaram nos inventários que começaram a ser realizados na França, em 1979, e na Inglaterra<sup>25</sup>, em 1982, a fim de compreender a formação continuada de áreas desfuncionalizadas, e/ou desafetadas, que assim permaneciam por um tempo indeterminado, constituindo-se em um fenômeno urbano cada vez mais expressivo, com tantas causas para existência e permanência quanto as situações de vazio urbano<sup>26</sup>. Era preciso nomear esse fenômeno.

Os franceses tomaram emprestado o termo *friche*, até então utilizado unicamente para as áreas rurais<sup>27</sup> que, qualificado de industrial e comercial, ingressa no mundo urbano. As *friches industrielles* designam, assim, terrenos e edifícios de indústrias que transferiram ou cessaram suas atividades e se encontram desocupados ou desafetados (ocupados por edificações em estados diferenciados de conservação) há mais de um ano<sup>28</sup>. Nas *friches commerciales* este prazo amplia-se para dois anos, não importando o seu estado físico, desde que tenha uma área mínima útil de 300m<sup>2</sup> e esteja situada em um município de mais de 5000 habitantes<sup>29</sup>. Mas é a *friche urbaine* que mais se aproxima

---

<sup>22</sup> Chaline (1999, p.19) remonta o processo de desvitalização econômica que deu origem ao surgimento das *friches industrielles* à década de 1950 quando teve início o processo de fechamento das atividades de produção energética ou industrial.

<sup>23</sup> Entre os primeiros textos europeus sobre as transformações no processo de produção do espaço urbano que contribuíram para aumentar o estoque de vazios urbanos das grandes cidades estão os ingleses Bradshaw & Burt (1986).

<sup>24</sup> Alemanha e Itália não tardariam a passar pelo mesmo processo e a produzir suas reflexões.

<sup>25</sup> O inventário das *friches industrielles* da Região de Ile de France, foi realizado periodicamente pelo IAURIF entre 1979 e 1988. Na Inglaterra a primeira *Derelict Land Survey* foi publicada em 1982.

<sup>26</sup> Como consideraram Geldstein, Jensen e Reiskin (2001) e Brachman (2006).

<sup>27</sup> Ver Choay e Merlin (2005).

<sup>28</sup> Gaudriault et alii (1980) e Choay e Merlin (2005, p.312).

<sup>29</sup> Definição adotada para *imóveis comerciais desocupados* (*apud* Lexique de l'agence de développement et de l'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, 2002) pelo sitio Internacional sobre la revitalización de centros históricos de ciudades de la América Latina e del Caribe (SIRCHAL).

da situação analisada nesta pesquisa, uma vez que compreende os demais usos (residencial, comercial, etc.) da área de influência da *friche industrielle* ou *commerciale* envolvidos também no processo de esvaziamento. Entre os exemplos mais recorrentes de *friche urbaine* estão os vazios portuários que agregam não apenas os vazios da atividade portuária, mas também vazios comerciais, ferroviários e residenciais.

Outras expressões francesas utilizadas como *terrains désaffectés*, *terrains délaissés*, *vides urbains*, fazem referências a tipologias de vazio urbano, mais do que nomearem o fenômeno. É importante destacar, ainda, no contexto francês, a utilização da expressão *friches culturelles*<sup>30</sup>. Diferentemente das *friches industrielles* e *commercialles*, relacionadas ao uso anterior, acrescentar o adjetivo cultural às *friches* não deixa de ser paradoxal, pois ao mesmo tempo em que faz referência ao novo uso, mantém a memória da situação de vacância. A rigor seria um vazio industrial, comercial, portuário, etc., reafetado para uso cultural. Reativadas e articuladas ao tecido urbano as antigas *friches* ainda seriam *friches culturelles*?

Chaline (1999) observa que é possível identificar o fenômeno do vazio urbano em vários outros momentos da história urbana francesa. Cita como exemplo as *friches religieuses*<sup>31</sup>, criadas após a Revolução Francesa com a nacionalização das edificações religiosas, cuja reafetação para as novas funções administrativas do estado francês, ou mesmo para escolas, teve um papel importante na reorganização urbana.

Os ingleses que possuíam além de grandes áreas destinadas à atividade industrial, áreas de minas e pedreiras \_ que demandam uma reabilitação física do solo para sua refuncionalização \_ relegadas à situação de vacância denominavam, inicialmente, essas áreas de *brownfield*. Na medida em que as situações de vacância avançam sobre o tecido consolidado, o termo *derelict land*<sup>32</sup> vai se estabelecendo. Ao transbordarem seus limites físicos e contaminarem a área em torno, produzindo áreas desestabilizadas, passam a ser denominadas *blight areas*<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> Ver Thienot (2003)

<sup>31</sup> Chaline não faz menção à denominação desses vazios à época e adota a *friche* para todas as situações.

<sup>32</sup> A tradução literal para *derelict* seria área abandonada, negligenciada.

<sup>33</sup> *Blight* tem uma conotação extremamente negativa associada à doença, à influência maléfica ou à ação de arruinar, de empestear. *Blight area* pode incluir também edifícios em estado de abandono pelos proprietários e terrenos baldios que acumulam lixo.

Além das *friches urbaines* e *derelict lands*, é possível identificar, no contexto europeu, diferentes categorias de vazios urbanos como consequência dos diferentes processos a que foram submetidas suas grandes cidades. Tal qual o processo característico de estatização pelo qual passou a República Tcheca no pós-guerra que produziu, segundo Fialova (1996), *zonas anômicas* e *vacantes*<sup>34</sup>. Ou ainda, o grande número de *friches militaires*<sup>35</sup> alemães criadas com a desfuncionalização militar promovida pelo fim da Guerra Fria e da reunificação das duas Alemanhas em 1990<sup>36</sup>.

Os termos ingleses são apropriados pelos norte-americanos, mas com significações distintas. As *brownfields* norte-americanas se aplicam também aos imóveis residenciais e comerciais atingidos pelos sítios industriais quimicamente contaminados. Elas surgiram com o declínio do setor industrial, na década de 1950, e as primeiras medidas para saná-las datam das décadas de 1970/80 (Brachman, 2006). No contexto norte-americano se utiliza mais as expressões *vacant land* e *wasteland* para nomear o fenômeno dos vazios esvaziados do tecido consolidado. Pagano and Bowman<sup>37</sup> observam que a expressão *vacant land* é utilizada para diversos tipos de terras não utilizadas ou subutilizadas, inclusive *derelict land*, *brownfields* e *greenfields* e que a primeira quantificação realizou-se somente em 1998<sup>38</sup>. Outra situação de vazio urbano característica do contexto norte-americano, as enormes áreas nas periferias das grandes cidades dedicadas ao estacionamento e às estruturas viárias<sup>39</sup> foram nomeadas, por Trancik (1986) de *lost spaces*, espaços perdidos ao automóvel.

---

<sup>34</sup> O processo de estatização produziu zonas estabilizadas, para as quais se determinaram soluções para o conflito entre os interesses do proprietário e os interesses da cidade e *zonas brancas (bilá mista)*, cujo uso, caráter e forma futuros ainda são incertos. Neste sentido uma situação de obsolescência funcional, por exemplo, pode ter diferentes destinos caso esteja localizada em área estabilizada (que está inserida em um Plano de Áreas Estabilizadas, 1994) ou *bilá mista*. (Fialová, 1996, p. 271).

<sup>35</sup> Lagrandeur-Bouressy (1999) adota o termo *friche* para designar situações de vacância do tecido militar que envolvem milhares de imóveis transmitidos ao Estado pela força militar estrangeira e alemã, localizados, em sua maioria, na Alemanha do Leste. São terrenos e edifícios que demandam um trabalho intensivo de despoluição do solo e reciclagem para sua refuncionalização dessas áreas. O que explicaria a adoção, algumas vezes, do termo *brownfield* aplicado aos vazios militares.

<sup>36</sup> *Fluwustung*, ligada à noção de cidades abandonadas (*wustung*), desertificadas, historicamente constituídas (desde as grandes epidemias até a recente desmilitarização).

<sup>37</sup> “*Vacant land within cities may even include small or irregular greenfield parcels left over from earlier development, or parcels of land difficult to build on such as those on steep grades or flood plains*”. Pagano and Bowman (2000, p.2, apud Leigh, 2006)

<sup>38</sup> Uma vez mais a causa atribuída à falta de dados está na falta de definição oficial ou de pesquisas temáticas que dificultam a compreensão da extensão do problema.

<sup>39</sup> E que determinam um ciclo de desvalorização do solo nas áreas urbanas: o uso da terra decai com o deslocamento para os subúrbios, e os investimentos na manutenção da infra-estrutura instalada desaparecem com os terrenos e edifícios vagos (Goldstein, Jensen e Reiskin, 2001).

É importante destacar, neste contexto, a abordagem pioneira de Kevin Lynch (1990), no início da década de 1980<sup>40</sup>, sobre as *wastelands*, terras desperdiçadas ao consumo. As *wastelands* seriam os lugares onde os *modos de vida marginais sobrevivem e coisas novas começam*. Lynch (1999) identifica, assim, uma conotação positiva na apropriação cultural da *wasteland* ainda que em sua gênese elas sejam *sem sentido, produtos nefastos de alguma falta de planejamento*. Essa positividade poderia estar associado à significação simbólica do *terrain vague*, concebido por Solà-Morales, na década seguinte, como *redutos de identidade, de liberdade e de memória para seus habitantes*. Essas categorias articulariam diferentes experiências de tempo e espaço.

O *terrain vague* dialogaria com o tempo, ou melhor, com os tempos da cidade contemporânea. Vagos eles errariam pelos tempos da cidade questionando prioridades de investimentos, identidades construídas e devires sonhados. O *terrain vague* trouxe novas perspectivas às análises da cidade contemporânea e seus vazios urbanos, que orientaram várias pesquisas produzidas a partir de então<sup>41</sup>.

Solà-Morales (1996) justifica sua opção pela utilização dos termos terreno e vago, em francês, por considerá-los os que mais se aproximam de lugares, territórios e edifícios “*vagos tanto no sentido de vacante, desocupado, vazio, livre de atividade, improdutivo, em muitos casos, obsoletos; como, vagos, no sentido de impreciso, indefinido, sem limites determinados, sem horizonte de futuro*”. Ao que ele agregaria mais tarde, a compreensão semântica de *vague* como *onda*. Essa polissemia do conceito *terrain vague* estaria em consonância com a condição contemporânea (Levesque, 1999).

Retomando a analogia estabelecida entre *wasteland* e *terrain vague* em função da sua apropriação cultural, compreende-se o alerta de Solà-Morales para que eles não sejam simplesmente reordenados à trama eficiente e produtiva da cidade, cancelando valores que seu vazio e sua ausência tinham, “*pelo contrário, é este vazio e ausência que devem ser preservados a todo custo*” (Solà-Morales, 1996). Mas os aspectos positivos não residem apenas na incorporação de espaços de liberdade à cidade, mas também na possibilidade de reverter a iniquidade social, como ressalta Clichevsky (2002)<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Texto publicado, apenas, em 1990.

<sup>41</sup> Ver Solà Morales e Costa (1996), Solà-Morales (1998).

<sup>42</sup> Ao analisar o papel que os vazios urbanos em cinco cidades latino-americanas podem assumir para todos os setores sociais de acordo com as políticas públicas a serem implementadas.

Considerando as suas múltiplas significações, o que estaria adiando, então, a transformação dos *terrains vagues*, mantendo-os no quadro de vazios urbanos? Para além dos aspectos econômicos e jurídicos, Fialová (1996) destaca que a relação entre memória e mudança, isto é, entre história, memória e identidade os impregnaria de alguma resistência à mudança sem estabelecer uma nova vinculação com o presente. Em alguns casos essa significação simbólica estaria de tal maneira presente em determinadas situações de vazio urbano que chegariam a configurar *vazios de sentido*, como, por exemplo, os *trous des mémoires* das *friches industrielles* (Ferre, 2001). Fialová alerta, assim, para a reativação das significações simbólicas como uma etapa necessária à transformação dessas situações de vazio urbano.

“Exportadoras de decadência para tudo o que estiver em volta” os vazios urbanos seriam, para Ferreira dos Santos (1986), zonas cinzas ou brancas que os governantes estariam “sempre ansiosos a preencher com as obras faraônicas que tanto nos deliciam”. Esta dimensão política dos projetos para as áreas de vazios urbanos remete à noção de *garbage space* (Koolhaas, 2000) que organiza a cidade genérica e que pode ser compreendido como “a soma das decisões não tomadas, dos problemas não afrontados, das opções não elegidas, das prioridades deixadas sem definir, das contradições perpetuadas, dos compromissos adotados, da corrupção tolerada”. Sendo a cidade genérica, por definição, a-histórica, a ênfase no presente, mas, sobretudo, no futuro, faz pensar nos vazios urbanos apenas como oportunidades projetuais, ou como futuros presentes (Huysen, 2000). Visão que se contrapõe à noção de *rugosidade*, as marcas deixadas pelo tempo no tecido urbano, formulada por Santos (1996) para compreender a inércia dinâmica das formas territoriais herdadas; e à de *terrain vague* que, como enfatiza Fialová (1996) diz respeito aos *passados presentes*.

Para compreender essa dimensão dos *passados presentes* dos vazios urbanos, dentro do processo de formação das grandes cidades e fornecer indicações sobre a natureza e a qualidade desses lugares bem como para atuar neles, Huysen recorre à noção de *textura palimpséstica* que organizaria o tecido urbano como um palimpsesto de formas passadas superpostas umas às outras (Harvey, 1990).

Retomando e articulando as categorias identificadas de vazio urbano aos diferentes conceitos relacionados a este fenômeno urbano, observa-se que elas tratam, em sua maioria, dos vazios estruturais e conjunturais. O vazio projetual é considerado como

um dos elementos do processo de produção do espaço urbano, mas raramente nomeado. Um desses conceitos que podem ser associados aos vazios urbanos é o de *espaços residuais*, tal como analisados por Ferrara (2000), ao investigar os significados urbanos. Essa noção se aproximaria da noção de vazios projetuais de pequenas dimensões que, inacabados, inconclusos, “*cicatrizes do que foi destruído e não foi possível reconstruir totalmente*”, confrontariam, subverteriam, a estética e a funcionalidade do ambiente construído, e se constituiriam em “*uma descontinuidade, um vazio a preencher de informação e de novos usos*”. Esses espaços teriam, assim, semelhanças com os SLOAPs (*spaces left over after planning*)<sup>43</sup>, concebido por Relph (1980), para compreender espaços abandonados após o projeto que permaneceriam sem uso ou função e, como consequência, custosos à manutenção municipal. Apesar de ser apenas uma das categorias complementares dos vazios urbanos, esses *vazios intersticiais*, são manifestações expressivas deste fenômeno urbano, uma vez que podem ser observados, de uma maneira geral, em quase todas as cidades e lugares. Os vazios intersticiais fazem referência não apenas ao corpo da cidade, mas a uma escala de vazio urbano perceptível ao habitante dessa cidade em contraposição, por exemplo, às grandes áreas vazias da malha urbana, como os nós viários de *difícil apreensão nos percursos cotidianos* (Watkins, 2001).

É importante destacar, ainda, que os vazios projetuais poderiam também ser denominados *vazios urbanísticos*, uma vez que, como assinala Farias (2003), todo modelo de prática urbanística seria produtor não de uma *forma urbana*, mas de uma *forma urbanística*, isto é, projetada, sem vivência anterior e sem apresentar conjunção entre o espacial e o social. Considerando, no entanto, que o tecido urbano contemporâneo seria constituído, *palimpsesticamente*, por camadas sobrepostas, nas quais as práticas urbanísticas desempenham um lugar de destaque, o que se denomina *forma urbana* seria, então, *forma urbanística*. Vazio urbano e vazio urbanístico guardariam, então, uma distinção balizada pelas práticas urbanísticas. Esta diferenciação, no entanto, deve ser relativizada, uma vez que, como sublinha Tsiomis (1988), a forma urbana é não só o lugar da “memória”, daquilo que está lá, mas também daquilo que está sempre sendo feito; ou seja, da forma urbanística. E, no que diz respeito,

---

<sup>43</sup> Alguns estudos realizados, sobretudo, na Inglaterra, utilizam siglas derivadas deste conceito caso os espaços tenham sido abandonados no início (SLOP) ou no meio (SLOIP) do processo.

especificamente, à transformação dos vazios urbanos considera que é inegável, como assegura Chaline (1999), que toda reafetação agrega às camadas acumuladas do território um novo estrato, “dotado de uma legitimidade urbana que lhe assegura perenidade e singularidade na evolução contínua dos tempos urbanos”. Em síntese, em que pese o contexto predominantemente urbano das grandes cidades, a distinção urbano/urbanístico, passa a ter uma importância mais instrumental do que conceitual, já que toda forma urbanística é também forma urbana.

A revisão conceitual do vazio urbano permite estruturar quadros-sínteses articulando algumas categorias identificadas na pesquisa e os conceitos utilizados nos estudos urbanos para nomear as diferentes manifestações do fenômeno nos contextos urbanos analisados. Não são traduções, mas correlações.

<b>CRITÉRIOS IDENTIFICADORES, CONCEITOS E CONTEXTOS.</b>		
<b>critério identificador</b>	<b>conceito</b>	<b>contexto</b>
<b>não ocupados</b>	terreno baldio	América Latina
	vides urbaines	França.
<b>não utilizados</b>	<i>terrains désaffectés</i>	França.
<b>subutilizados</b>	<i>terrain vague</i>	Estados Unidos.
<b>desestabilizados</b>	secteur déstabilisé	França.
	blight areas	Inglaterra e Estados

**FIG. 018. Quadro: critérios, conceitos e contextos.** Síntese analítica a partir da análise do processo de formação dos vazios urbanos ao nível da escala global. Fonte: AB, 2006.

<b>VAZIOS URBANOS: USO ANTERIOR</b>		
<b>categorias</b>	<b>conceitos</b>	<b>contexto</b>
<b>vazios industriais</b>	<i>friches industrielles</i>	França, segunda metade da década de 1970; crise estrutural; reorganização da atividade industrial.
<b>vazios comerciais</b>	<i>friches commerciales</i>	
<b>vazios ambientais</b>	<i>brownfield</i>	Inglaterra, Alemanha e EUA; década de 1970, crise estrutural.

**FIG. 019. Quadro: Categorias de vazios urbanos de acordo com o uso anterior.** Relação entre conceitos utilizados em estudos temáticos e categorias de vazios urbanos identificadas no contexto carioca. Fonte: AB, 2006.



VAZIOS URBANOS, VAZIOS PROJETUAIS: CONCEITOS E CATEGORIAS.		
categorias	conceitos	contexto
vazios urbanos	<i>terrain vague</i>	Congresso UIA, 1996, Barcelona.
	<i>derelict area</i>	Inglaterra.
	<i>vacant land</i>	EUA
	<i>friche urbaine</i>	França após década de 1970.
vazios projetuais	<i>SLOIP; SLOAP</i>	EUA, Inglaterra. Crise estrutural da década de 1970.
	<i>vazios viários: lost spaces</i>	Contexto urbano norte-americano após urbanismo modernista e rodoviarista.

FIG.020. Quadro: Vazios urbanos e projetuais: categorias e conceitos. Fonte: AB, 2006.

VAZIOS SIMBÓLICOS		
	conceitos	contexto
vazios de sentido	" <i>trou</i> "	França.
	<i>garbage space</i>	Cidades Genéricas (Koolhaas)

FIG. 021. Quadro: vazios simbólicos. Conceitos e categorias associados. Fonte: AB, 2006.

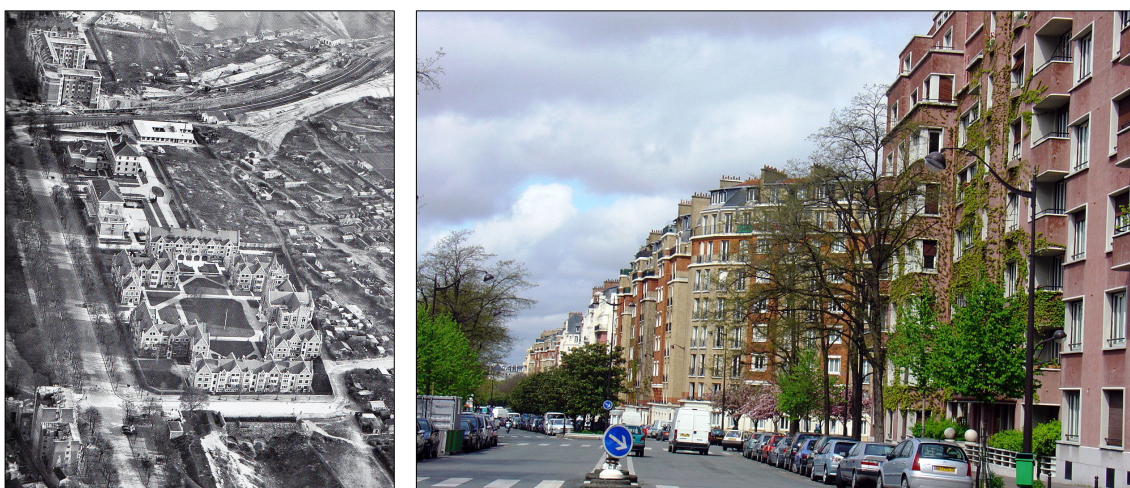


FIG. 022. A “zona” parisiense. A muralha ao redor de Paris construída por Thiers, entre 1840/1845, estabelecia uma faixa de 200m ao longo de todo o seu perímetro (externamente à cidade) para manobras militares, conhecida como “la zone”. Esta muralha logo caiu em desuso e a faixa foi ocupada por habitações precárias em madeira. Os seus habitantes ficaram conhecidos como “zoniers”. Destruída em 1919 a muralha foi substituída pelos bulevares dos marechais que contornam a cidade e a zona deu lugar à Cidade Universitária, às habitações sociais (HBM). La zone é, portanto, um vazio militar, mas também uma expressão utilizada designando vazios de sentido. Fonte: Cohen e Lortie (1992, p139). Foto: AB, 2005.

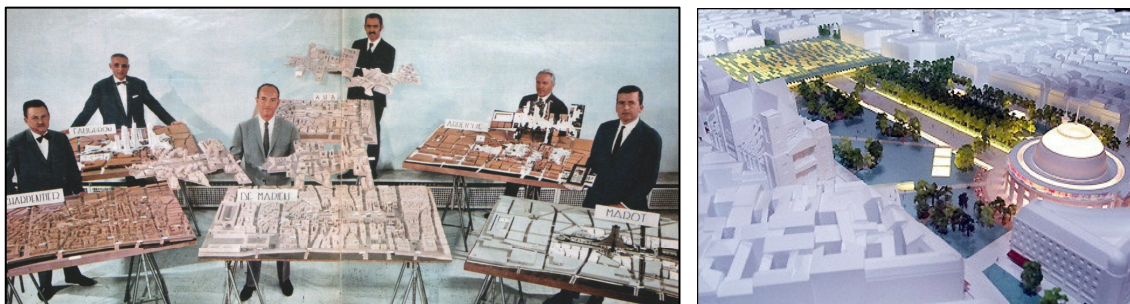
No contexto brasileiro a expressão *vazio urbano* é utilizada para nomear o fenômeno urbano, enquanto terreno baldio, abandonado, ocioso, entre outras expressões observadas nos estudos temáticos, designam as diferentes tipologias de vazios urbanos. Analisando textos justificativos das intervenções de Pereira Passos e Carlos Sampaio, bem como o plano de extensão, remodelação e embelezamento formulado por Alfred Donat Agache destacam-se algumas questões pertinentes ao processo de formação dos vazios urbanos, ainda que eles não sejam assim identificados. Áreas degradadas e ocupadas por população de baixa renda são praticamente sinônimos nesses textos; remodelar e embelezar eram ações que se esperavam de um anfitrião que almejasse receber seus ansiosos visitantes; desimpedir era a expressão utilizada por Agache às ações propostas de prolongamento da Av. do Mangue (atual Av. Presidente Vargas); demolição do Morro de Santo Antonio; e, por fim, vazios eram os espaços livres públicos cuja função era promover a “respiração” urbana em uma analogia à cidade como um organismo humano tão cara ao urbanista francês. No Plano Doxiadis (1965) área degradada e população de baixa renda são associações que se mantêm. A renovação urbana era a prática concebida para atuar sobre essas áreas. No PubRio (1977), embora seja proposta a elaboração de planos de estruturação urbana, os vazios urbanos ainda não fazem parte da sua agenda. Somente com o Plano Diretor (1992) se reconheceria a existência do fenômeno dos vazios urbanos, embora não o conceitue. A ocupação dos vazios urbanos da Av. Presidente Vargas seria uma das diretrizes prioritárias para a API. O subutilizado é definido em relação ao potencial construtivo, para os quais se recomendava, em alguns casos, atuação prioritária. Por fim, vale sublinhar que o Estatuto da Cidade (2001) considera os terrenos *não ocupados, não utilizados* ou *subutilizados* como vazios urbanos a serem coibidos.

Esses conceitos serão aqui estruturados neste quadro sintético a fim de orientar as futuras referências aos vazios nos textos e documentos do urbanismo carioca.

<b>VAZIOS URBANOS: CONTEXTO BRASILEIRO</b>		
<b>conceito</b>	<b>definição</b>	<b>contexto</b>
<b>terras devolutas</b>	Terras públicas sem algum uso ou serviço do Estado: "terras vagas, vazias, ermas, não ocupadas; consideradas, evidentemente, terras públicas por este fato" (Baldez, 1986).	Brasil. Lei de Terras, 1859. Primeira expressão utilizada nos documentos do urbanismo brasileiros, para identificar as terras abandonadas, vagas, sem proprietário.
<b>áreas obsoletas</b>	áreas com defasagem espaço-temporal do ponto de vista dos processos produtivos.	
<b>áreas insalubres</b>	Inspirado nos ilots insalubres franceses: áreas sem condições de saneamento e salubridade no tecido consolidado.	Brasil. Higienismo. Planos do início do século
<b>esplanada</b>	<b>Urbanismo carioca:</b> áreas planas resultantes do arrasamento dos morros do Castelo e de Santo Antonio. Neste contexto, esplanada remete, ao vazio que não consegue ser preenchido apesar dos vários projetos elaborados para essas áreas.	Brasil. Rio de Janeiro, Comissão do Plano da Cidade, 1938. Brasília, década 1960. Esplanada designa o grande vazio projetado para a contemplação do poder emanado pelos prédios públicos que a conformam
<b>espaços/ áreas/ tecidos degradados</b>	Adjetivada de degradada justificam-se ações de renovação urbana na área. Utilizada no Plano Doxiadis (1965) e nas Cartas patrimoniais (1972)	Áreas esvaziadas ou em processo de esvaziamento como a zona do Mangue analisado por Dioxiadis em micro-escala. Noção utilizada também nas cartas patrimoniais.
<b>terreno baldio (espanhol) terreno baldio (português)</b>	Terrenos não ocupados e não utilizados, em estado de abandono. Expressão utilizada também para designar os espaços livres abandonados que integram lotes de edificações abandonadas. No primeiro caso, são mais comuns nas áreas de expansão urbana e, no segundo, nas áreas urbanas consolidadas.	América Latina e Brasil.

**FIG.023. Quadro: Vazios Urbanos: contexto brasileiro.** Expressões anônimas e autoriais utilizadas no contexto brasileiro para denominar as situações de vacância urbana. Fonte: AB, 2006.

---

**do vazio esvaziado ao vazio preenchido: construções urbanas possíveis**

**FIG. 024. Les Halles, concurso 2004.** Equipes coordenadas pelos arquitetos Rem Koolhaas, Winy Maas, Jean Nouvel (Foto 2) e David Mangin (vencedor), elaboraram propostas para reverter a significação negativa desse vazio específico: pois mesmo sendo ocupado por pessoas, comércio, serviços e transportes durante o dia, é apropriado pelos habitantes da cidade como um “trou”, um vazio de sentido. Um vazio fundado nos pressupostos projetuais da intervenção realizada, na década de 1970, para reativação do vazio urbano resultante da obsolescência das estruturas do mercado do século XIX. Fonte: Texier, 2005 e APUR, 2004.

Como as transformações dos vazios urbanos se inserem no atual sistema urbano? Por que o preenchimento<sup>44</sup> muitas vezes não preenche? Essas são as principais questões para as quais se buscará, levantar elementos para responder, através da análise de algumas propostas emblemáticas para reativação de vazios urbanos.

O preenchimento talvez seja a etapa mais documentada dos vazios urbanos. No entanto, nos relatos focados nos projetos e suas estratégias de atuação, não têm sido enfatizado o vazio, as relações que o *vazio esvaziado* estabelecia com a área ao entorno, com os cidadãos, as questões pertinentes à sua reativação. Busca-se, assim, contextualizar as experiências de intervenção urbana e/ou de apropriação cultural em áreas de vazios urbanos aos temas que orientam os debates sobre sua reativação. Debates que se estruturam, basicamente, em torno da forma de atuação e dos critérios que balizaram as novas destinações de uso (uso original/ eventual uso atual/ uso futuro) dos terrenos e edifícios em situação de vazio urbano: Atuar através de projetos ou de forma planejada? Quais usos privilegiar, em que situações? Promover a mistura de usos? Refuncionalização cultural? Densificar?

---

<sup>44</sup> *Preencher* é utilizada nesta pesquisa para designar a ação de reverter a significação negativa criada pelo *esvaziamento* de terrenos e edifícios

A análise do preenchimento é precedida por uma breve consideração sobre as grandes cidades contemporâneas, uma vez que, nelas as situações de vazio urbano representam, em maior ou menor grau, retenção especulativa do solo urbano.

### • grandes cidades contemporâneas e vazios urbanos •

As grandes cidades contemporâneas são as expressões de uma cultura urbana de transformação permanente em um contexto dominado pelo capital financeiro, isto é, de privilégio do *fluxo* (de capitais) sobre o *fixo* (Santos, 1996). É possível pensar, então, que o capital, neste momento, informal e globalizado, se materializaria no ambiente construído dessas cidades. Neste sentido, e na medida em que as permanências e transformações das formas urbanas estão relacionadas ao maior, ou menor, pertencimento de cada uma delas ao sistema de fluxos internacional do capital, tender-se-ia a uma estrutura urbana sempre mutante.

As grandes cidades contemporâneas se conformaram a partir de processos que se desenvolveram quase que concomitantemente entre meados da década de 1970 e o início do século XXI: transformações nas estruturas produtivas, enfraquecimento e empobrecimento do Estado e da população com a implementação das políticas neoliberais, urbanização do mundo em grandes centros urbanos<sup>45</sup>, emergência de novas estruturas, mas também da formação e transformação dos vazios urbanos.

	1975	1990	2000
população total	4010	5384	6350
população urbana	1540	2390	3200
taxa de urbanização	38,4	45	48
cidades com 100 mil hab	2900	-	4600
cidades > 1 milhão de hab	157	-	320
cidades > 5 milhões de hab	20	34	45
cidades > 10 milhões de hab	4	14	19

**FIG 025 População e Taxa de Urbanização nos últimos 30 anos.** As cidades com mais de 5 milhões de hab, como o Rio de Janeiro, que somavam 140 milhões de hab em 1975 (3,5% da população total e 10% da população urbana) chegaram a 415 milhões em 2000 (6,5% da população total e 13% da população urbana). O número de cidades com mais de 10 milhões de hab aumentaram de 04 para 19 cidades. Fonte: ONU.

<sup>45</sup> A concentração urbana na Europa, América do Norte e do Sul, apresentou taxas decrescentes das cidades acima de 5 milhões de habitantes, enquanto elas aumentaram nos países da Ásia e África (ONU).

Segundo Castells (2002), as grandes cidades contemporâneas estruturariam um sistema urbano mundial de megacidades, nas quais as sociedades se organizariam, predominantemente, em rede de *espaços de fluxos* e *espaços de lugares*. Isto é, em espaços organizados em torno das práticas de *tempo compartilhado* que funcionam por meio dos fluxos de capital, de informação, de transportes, e em espaços organizados em torno do lugar, historicamente enraizados em nossa experiência comum, de acordo com uma cultura de transformação permanente onde ocorrem as transformações espaciais. Essa ênfase na oposição *espaços de fluxos/espaços de lugares* é criticada por Harvey (2000) que reconhece, porém, que os *fixos* são cada vez mais artificiais e fixados ao solo, enquanto os *fluxos* são cada vez mais diversos, amplos, numerosos e rápidos. Já Ascher (2005) sublinha que as cidades em rede sempre existiram, o que se deve questionar, portanto, seria qual o tipo de rede atual. No que concerne aos vazios urbanos, o que se pode supor, é que esses espaços descontínuos das cidades contemporâneas podem, ao serem reativados, estabelecer uma nova dinâmica e sociabilidade urbanas.

Para Santos (1996) os lugares seriam configurados historicamente por seus elementos *fixos* que permitiriam ações que modificariam o próprio lugar; e por seus *fluxos*, que atravessariam ou se instalariam nos fixos modificando a sua significação, ao mesmo tempo em que se modificariam. Essa oposição dialética entre *espaços de fluxos* e *espaços de fixos* (Castells, 2002) torna possível também compreender o papel que desempenham os vazios urbanos, desde a década de 1980, como oportunidades para o ingresso e manutenção das grandes cidades contemporâneas nesse novo sistema<sup>46</sup>.

Os vazios urbanos passam a ser considerados como *oportunidades* para o capital financeiro, que tem também interesses imobiliários e fundiários e para o qual não interessa, neste momento, a manutenção das inúmeras situações de vacância que pontuam o tecido consolidado e infraestruturado das grandes cidades. As regras impostas pelo capital às novas estruturas produtivas, flexibiliza as relações de trabalho, reduz o papel do Estado, submetendo-o ao mercado financeiro e promove a falência do bem-estar social. Neste cenário, população de mais baixa renda e local por ela habitado e freqüentado, passam a ser associados à deterioração e degeneração urbana.

---

<sup>46</sup> Ao considerar que os *vazios esvaziados* do tecido consolidado se instalariam no fixo modificando sua significação e sendo por ele modificado

Ao mesmo tempo, as demandas criadas pela nova ordem mundial exigem novas estruturas urbanas, as cidades precisam promover transformações urbanas para se constituírem em pontos nodais do novo sistema urbano em redes. Neste contexto, tudo aquilo que desacelera o ritmo financeiro \_ demandas sociais, terrenos e edifícios vacantes, legislação urbana, ações planejadas, etc. \_ passam a ser considerados *empecilho*, *obstáculo*, ao funcionamento do sistema. Por outro lado, tudo o que pode acelerar e atrair o fluxo de capitais \_ terrenos livres e infraestruturados, mão de obra especializada, ações pontuais, planejamento estratégico, etc \_ passa a ser visto como *oportunidade* para o pleno desenvolvimento desse sistema. Desnecessário completar o papel que a produção de um pensamento único desempenha na construção e manutenção da nova ordem, distanciando-a, assim, da constituição de uma sociedade mais justa e equânime.

Haveria vazios mais adequados aos *espaços de fluxos* e outros mais adequados aos *espaços de lugares*? Para responder a esta questão é preciso avançar no conhecimento das características das diferentes categorias de vazios urbanos. Mas, considerando que se essas novas formas urbanas se diferenciam nos diferentes contextos geográficos da economia global de acordo com a relação entre *espaços de fluxos/espaços de lugares* específica a cada uma, fomentando distintas culturas e identidades coletivas, é possível, desde já, traçar algumas considerações sobre os elementos que as compõem. Eles seriam *estruturalmente indiferenciados* quando prevalecesse a relação espaço/tempo experimentada pela elite cosmopolita (predomínio do *espaço de fluxos* sobre *espaço de lugares*), gerando *projetos urbanos do silêncio*; e, *estruturalmente diferenciados* quando predominasse a relação espaço/tempo experimentada pela grande maioria das pessoas (predomínio do *espaço de lugares* sobre *espaço de fluxos*), gerando espaços historicamente apropriados pela população e culturalmente diferenciados.

Esta articulação teórica entre cidades contemporâneas, fixos e fluxos, permite compreender as áreas esvaziadas da malha consolidada das grandes cidades contemporâneas para além da tradicional dicotomia cheios (espaços edificadas) e vazios (espaços livres), que orientou a compreensão dos vazios no tecido urbano até poucas décadas. Analisando os cheios e vazios do ponto de vista dos fixos e fluxos têm-se que: os cheios, tradicionalmente associados à arquitetura, ou aos fluxos fixados, tendem a se tornar fluxos na medida em que esta se torna cada vez mais indissociável

do capital; e, de maneira análoga, que o pertencimento, ou não, ao sistema de fluxos internacionais condicionaria as permanências e as transformações da forma urbana<sup>47</sup>.

A compreensão dos vazios urbanos contemporâneos está, portanto, fortemente relacionada à noção do urbano como estruturas territoriais descontínuas que organizam redes de fluxos e fixos. Neste novo sistema urbano, os vazios passam a se configurar menos como retenções especulativas e mais como oportunidades para adequação das cidades aos desígnios do fluxo de capitais internacionais globalizados que fazem das grandes cidades contemporâneas seus pólos de atração. Neste contexto, o projeto urbano tornou-se um instrumento para fazer emergir *cidades atraentes* a partir das estratégias urbanas relacionadas aos *vazios esvaziados* do tecido urbano. No entanto, é importante agregar à essa compreensão a noção do urbano como lugar do encontro, da pluralidade e que demanda ações solidárias em prol de uma cidade mais justa. Um lugar em que um *outro mundo* é possível, distinto daquele proposto pelo pensamento hegemônico do capital internacional. Um mundo no qual os vazios urbanos podem se constituir em um outro lugar a partir do qual se viabilize a articulação das questões contemporâneas nas escalas global e local, no atendimento às diversas e urgentes demandas sociais, políticas, econômicas e simbólicas.

Esta breve revisão do contexto urbano das grandes cidades contemporâneas nos conduz à conclusão de que seria possível estruturar as reativações dos vazios urbanos em *reativações do lugar* (local) e *reativação dos fluxos* (global), segundo as diferentes categorias de vazio urbano e operações de reurbanismo (Gausa et alii, 2003).

## • reurbanismos •

Nas últimas décadas foram concebidos e implementados alguns projetos de *reurbanismo*, visando à ocupação prioritária dos vazios urbanos nas grandes cidades

---

<sup>47</sup> A megacidade é apenas uma das cidades que emergem da contemporaneidade. Ela é uma estrutura territorial caracterizada, entre outros fatores, pela descontinuidade, isto é, pela presença de vazios. Elas *conectam enormes segmentos de população ao sistema global* e incluem estruturas territoriais populosas (com mais de 10 milhões de habitantes) como Tóquio, São Paulo, Nova Iorque, Cidade do México, Xangai, Bombaim, Los Angeles, Buenos Aires, Seul, Pequim, Rio de Janeiro, Calcutá e Osaka, mas também cidades nodais como Paris, Jacarta, Cairo, Nova Deli, Moscou, Londres, Lagos, Dacca, Karachi e Taijin. (Castells, 2002, p.493),



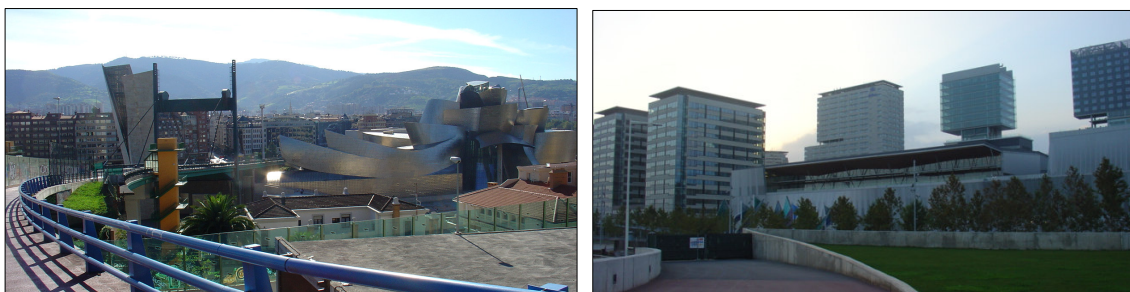
contemporâneas, como estratégia de transformação das desvitalizações do tecido urbano. Alguns desses projetos, orientados por conceitos de *renovação*, *reabilitação*, *requalificação* e *revitalização* urbana, se constituíram em propostas emblemáticas do ponto de vista da transformação dos vazios urbanos.

Essa demanda por atuação em situações de vazio urbano pode ser explicada, pelo discurso dominante, como uma combinação entre escassez de terrenos livres infraestruturados no tecido urbano consolidado e a percepção dos vazios como expressões de *decadência* e *deterioração urbana*, em um mundo que privilegia a imagem e a visibilidade como forma de poder e a produtividade como forma de inserção social, isto é, de inserção nos fluxos de capitais. Intervir nos vazios urbanos se configura, assim, como uma ação que visa reverter os impactos negativos que essa percepção do espaço urbano pode produzir nas formas de produção e acumulação do capital, neste momento, predominantemente urbano. Neste processo, muitas vezes “*aquilo que deu origem à cidade transforma-se em lugar negativo, repulsivo, que a partir da reconquista dessas margens se tornam o lugar pelo qual a cidade se redefine*” como chama a atenção Grumbach (1996). Mas, para que isto ocorra, seria necessário que houvesse “*uma compreensão dos porquês dos lugares*”, como aposta Fialovà (1996), para que desta maneira esses lugares se convertessem em “*foco que inunda de energia zonas mais amplas*”. No entanto, talvez pela não compreensão desses porquês \_ isto é, dos fatores sociais, políticos, econômicos e simbólicos que contribuíram para a configuração da situação de *vacância*\_, alguns exageros e omissões cometidos nas últimas décadas no campo das práticas e das intervenções urbanísticas contribuíram, ao contrário do que se poderia supor, para a formação de novos vazios urbanos. Evidenciando, assim, que não existe apenas uma possibilidade de atuação em situações de vazio urbano e que essas ações devem estar atentas aos processos que levaram à formação desses vazios, suas articulações com o tecido urbano e com a construção de uma cidade mais justa para todos os seus habitantes.

Entre essas intervenções vale destacar o papel que as áreas vazias desempenharam na reestruturação de Barcelona desde 1854, quando Ildefonso Cerda, pôs abaixo as muralhas que confinam a cidade antiga e anexa os espaços vazios vizinhos para expansão da malha urbana segundo a racionalidade moderna do *Plan Eixample*. Esta mesma racionalidade, movida por critérios higienistas, penetraria na cidade antiga, na

virada do século XX, pelos espaços públicos construídos nos vazios remanescentes das demolições das habitações insalubres e deterioradas, como analisa Orciuolli (1998).

Na década de 1980, a reestruturação de Barcelona, impulsionada pela realização dos Jogos Olímpicos apoiou-se, em grande parte, na articulação e valorização de dezenas de espaços vazios existentes em sua malha urbana (Busquets, 1996), criando um sistema de espaços públicos articulados. Reestruturada a partir da reativação desses vazios intersticiais, “*em contraposição ao quieto e pesado corpo edificado*” (Sola Morales, 2001), Barcelona se insere no contexto das cidades competitivas mundiais resgatando-a de um esvaziamento econômico e político produzido pelo período franquista.



**FIG. 026. Bilbao, Barcelona.** Museu Guggenheim e Fórum das Culturas. Marketing urbano e Reativações do fluxo em áreas desfuncionalizadas da cidade. Fotos: AB, 2005.

Este processo se manteve na década seguinte com a renovação de bairros centrais e, já naquela mesma década, se constituiria em uma experiência nova, que revigoraria o desenho urbano, e que se disseminaria por várias cidades em inúmeros projetos de *renovação*, *requalificação* e *reconversão* urbana. Recentemente, motivado pela realização do Fórum das Culturas, em 2004, foram ocupadas áreas ainda vazias do eixo de expansão da Av. Diagonal. Essa ocupação, no entanto, difere bastante do caráter da reativação dos vazios urbanos promovida na década de 1980. A nova área urbanizada aposta, fundamentalmente, nas arquiteturas dos *espaços de fluxos* \_ hotéis, centros de convenção, shoppings<sup>48</sup> \_ ainda pouco utilizados fora dos grandes eventos. Mantendo a tradição de permanente desconstrução/reconstrução da forma urbana iniciada após a redemocratização espanhola, outras intervenções mais focadas nos espaços de lugares estão sendo realizadas na cidade, como a reabilitação do bairro Santa Catarina, a partir da recuperação do antigo Mercado.

<sup>48</sup> Essas arquiteturas, sobretudo os shoppings e aeroportos, têm sido associados a lugares não dotados das qualidades do lugar. Sejam os *placelessness* de Relph (1980) ou os *não lugares* de Augè (1999). Conceitos específicos que não devem ser confundidos com as situações de vazio urbano.

Tal qual Barcelona, a reestruturação de outra cidade espanhola na década de 1990, se constituiria em uma experiência urbana que exerceria um grande impacto sobre o novo contexto urbano: Bilbao. Um processo que seguiria caminhos distintos de Barcelona. Em Bilbao, este processo seria deslançado pela construção de uma filial do Museu Guggenheim (1992-1997), projetada pelo arquiteto Frank Gehry nas áreas desfuncionalizadas pelas atividades portuária e industrial; da ponte assinada por Santiago Calatrava e das estações metroviárias concebidas por Norman Foster, e passaria a associar *arquitetura de grife* ao *marketing urbano*. Uma combinação emblemática que se disseminaria por várias cidades, a partir de então. Essas intervenções urbanas espanholas se inserem em quadros sociais e econômicos distintos a partir da redemocratização espanhola em 1978<sup>49</sup>.

Outras cidades europeias, ao menos, que promoveram processos de reestruturação urbana a partir de projetos orientados para a reativação de seus vazios também se constituíram como referências para outras cidades: Paris e Berlim.

Em Paris os projetos de reestruturação dos bairros em torno das estações de Lyon e Austerlitz, às margens do rio Sena, em andamento desde a década de 1980, talvez sejam os mais emblemáticos, ao nível do projeto urbano<sup>50</sup>. Essas margens ocupadas por entrepostos comerciais e atividades industriais<sup>51</sup> desfuncionalizados, abrigam um conjunto de projetos articulados realizados em diversas etapas que participam ativamente dos debates temáticos desde então.

A reestruturação da Gare de Lyon, na década de 1980, que tenciona dotá-la da infraestrutura ferroviária necessária aos trens de grande velocidade (TGV) se constituiu na motivação inicial para a reconquista da margem direita. Um projeto que se destacou, entre outros aspectos, pela integração das novas edificações residenciais com o espaço público. O Ministério das Finanças (1981-1988), de Paul Chementov, e o Palácio

---

<sup>49</sup> A reestruturação urbana espanhola atenderia, inicialmente, às demandas sociais reprimidas no período franquista de acordo com escassos recursos públicos. Esta etapa seria seguida pela consolidação democrática e apogeu econômico na década de 1990, na qual se insere os Jogos Olímpicos de 1992, em Barcelona. A terceira etapa das *ciudades rentáveis* é simbolizada pelo *boom urbanístico* de Bilbao e, a mais recentemente, pelo favorecimento dos *negócios imobiliários* em detrimento dos *negócios cidadãos*. Processo que tem como expoentes Barcelona (Fórum das Culturas) e Valencia (Cidade das Artes e das Ciências). Ver Borja e Muxí (2004).

<sup>50</sup> Para um quadro das transformações urbanas de Paris a partir de Haussmann ver Texier (2005).

<sup>51</sup> Este trecho do rio Sena era bastante sujeito à inundações. Às suas margens instalaram-se, então, não apenas indústrias e armazéns, mas também uma grande vinícola na margem direita, em Bercy.

Omnisports de Paris Bercy (1983), de Michel Andrault e Pierre Parat, se inserem entre as realizações dos anos Mitterrand e integram também a reestruturação de Bercy.



**FIG. 027. Paris Rive Gauche.** Este projeto se insere no contexto de propostas para o Leste Parisiense. Fotos 1 (antes)/ 2 (depois): Biblioteca Nacional; Ministério das Finanças e o Parque de Bercy, ocupando os grandes vazios da margem esquerda e direita, respectivamente. Foi mantido o antigo squat (foto 3), construídas habitações de aluguel social às margens do Sena (foto 4) e edifícios corporativo na Av. de France (foto 5). Fontes: APUR, fotos AB, 2005.

A reestruturação dos setores Austerlitz, Tolbiac e Massena, na margem esquerda, foi iniciada mais tarde com a construção da Biblioteca Nacional da França (1996), de Dominique Perrault, em Tolbiac, e a implantação da Linha 14, a nova linha do metrô (1998). O Projeto Seine Rive Gauche iniciado na década de 1990<sup>52</sup> se encontra, ainda

<sup>52</sup> A ZAC (Zone d'aménagement Concerté) Seine Rive Gauche foi aprovada em 1991, rebatizada de Paris Rive Gauche, em 1996.

em construção e incorpora tanto a habitação às margens do rio como o comércio e os serviços na Avenue de France. A organização em setores coordenados por diferentes arquitetos<sup>53</sup> confere a cada setor características específicas e distintas. O último setor a começar as obras foi Massena, no limite leste da cidade, ocupado por moinhos e que abrigará um novo campus universitário (Paris VII).

Berlim, por sua vez, é uma cidade emblemática na convivência com os vazios deixados pelos diversos momentos de construção/desconstrução do tecido urbano - as duas grandes guerras; a renovação urbana (1950); a queda do muro (1989); e a reunificação (1993)<sup>54</sup> sendo, desde o início da década de 1990, uma cidade em construção permanente: um grande canteiro de obras. Segundo Huyssen (2000) a noção de Berlim como um vazio “é mais do que uma metáfora, e não é somente uma condição transitória”.



**FIG. 028. Berlim e Nova Iorque: grandes vazios do mundo contemporâneo.** O polêmico memorial em homenagem às vítimas do Holocausto, de Peter Eisenman e Richard Serra, inaugurado em maio de 2005 perto do portão de Brandenburgo. Demolição de quarteirão urbano como consequência de ato terrorista, em Nova Iorque, 2001, e a proposta para seu preenchimento de autoria do arquiteto Daniel Libeskind. Uma antítese entre valores culturais e simbólicos (vazio do esquecimento) e valores econômicos (para escritórios). Fontes: CF, 2005.

O vazio deixado pela queda do muro de Berlim talvez seja um dos mais emblemáticos da sociedade ocidental. Ou era, ao menos, até o atentado ao World Trade Center, em Nova Iorque, em 2001. O vazio deixado pela derrubada das Torres Gêmeas do WTC, gerido por uma comissão municipal<sup>55</sup> que, entre outras atribuições, organizou um concurso entre os arquitetos “mais inovadores do mundo”<sup>56</sup> para o seu preenchimento. O júri selecionou cinco propostas respeitando, segundo a comissão, os desejos

<sup>53</sup> O setor Austerlitz é coordenado pelo Arquiteto Christian Devilliers; o Tolbiac, por Roland Schweitzer e o Massena por Christian de Portzampac.

<sup>54</sup> Ver Cavalcanti e Brendle (1998).

<sup>55</sup> O poder decisório deste projeto está nas mãos dos empresários que têm que pagar os seguros do World Trade Center. Ver <http://www.renewnyc.com/press/aboutlmdc.htm>.

<sup>56</sup> Entre eles: Daniel Libeskind, Norman Foster, Richard Méier, Peter Eisenman, Steven Holl, Greg Lynn, Coop Himmelblau, Bernard Tschumi, Skidmore, Owings & Merrill, e Santiago Calatrava.

apontados pelos nova-iorquinos<sup>57</sup> e, qual não foi a surpresa da crítica arquitetônica quando se verificou que as propostas apostavam em torres que superavam, em altura, as torres arrasadas! A reativação dos fluxos superou, neste caso, a reativação do lugar demandada pela população reforçando a antítese entre valores culturais e simbólicos (*vazio do esquecimento*) e valores econômicos (destinação de uso para escritórios). Ainda assim, o arquiteto Daniel Liebskind, autor do projeto atribui a escolha à compreensão das características locais diferentemente dos outros que, segundo ele, “poderiam estar localizadas em qualquer cidade”.

Alguns projetos recentes apostam em demandas ainda não atendidas do novo contexto urbano para reconversão de grandes áreas desfuncionalizadas pontuada por vazios urbanos. Duas propostas emblemáticas, neste sentido, são o Euromediterrané<sup>58</sup> e o LUDA Project<sup>59</sup>.

O Euromediterrané é um projeto de reestruturação urbana, ao nível nacional e da União Européia, da cidade de Marselha a partir da adequação das áreas portuárias e ferroviárias às novas demandas e de refuncionalização das áreas de vazios urbanos para instalação de estruturas compatíveis com a integração pretendida entre os países mediterrâneos integrantes da comunidade. Inclui projetos de recuperação da *friche culturelle* Belle de Mai, a recuperação da área portuária, reabilitação para fins residenciais, recuperação da Estação ferroviária Saint-Charles, entre outros projetos. Este projeto se desenvolve há dez anos em várias etapas.

O LUDA Project, também apoiado pela UE, atua em vazios de grandes dimensões (*large urban distressed areas*) de algumas cidades emblemáticas dos países membros. É também que se realiza de acordo com etapas a curto, médio e longo prazo em cidades membro como Dresden, um dos maiores vazios criados ao final da II Guerra Mundial, na Alemanha Federal, Bratislava, na Eslováquia, às margens do Danúbio e Lisboa, em Portugal, através de operações de reabilitação e desenvolvimento urbano sustentável<sup>60</sup>.

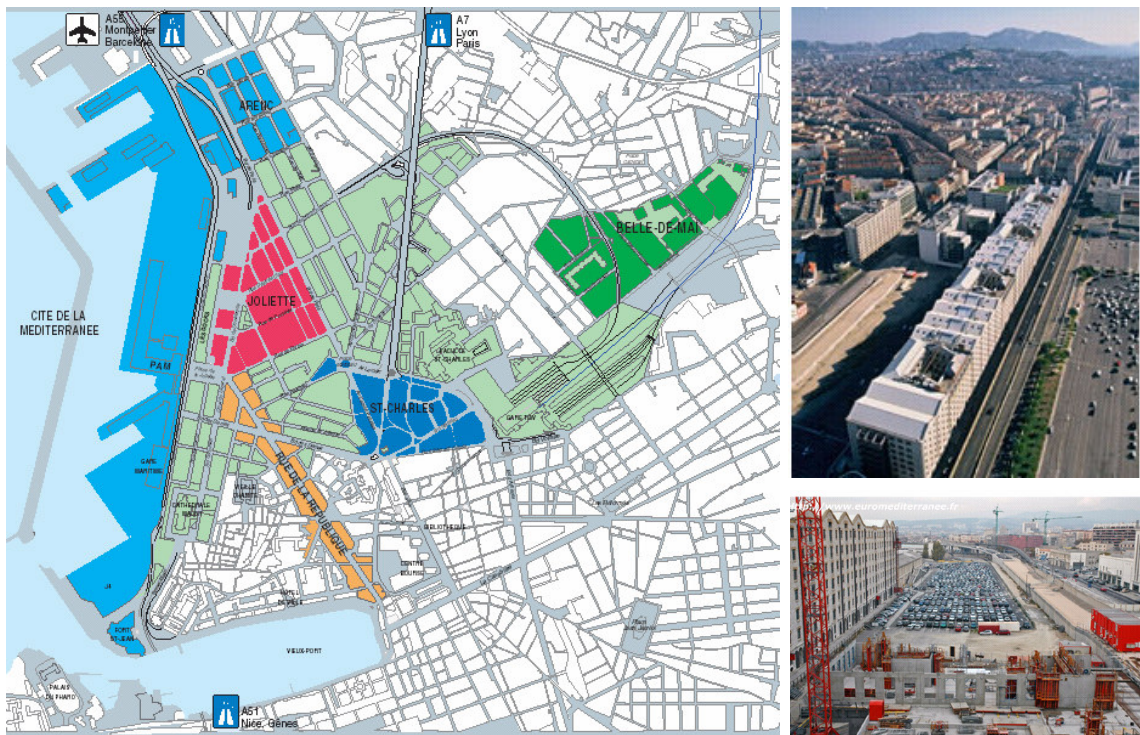
---

<sup>57</sup> A saber: composição do skyline; respeito ao perímetro da área; inclusão de um espaço comercial, de um edifício residencial e de espaços culturais; construção de uma promenade ligando a área ao Battery Park, de praças e de pequenos espaços de lazer; restauração parcial da Street Grid e inclusão de um centro de orientação de tráfego.

<sup>58</sup> Ver <http://www.euromediterranee.fr/>

<sup>59</sup> Ver <http://www.luda-project.net/>

<sup>60</sup> A reorganização funcional da Região alemã do Rhin-Rhur, anteriormente ocupada por indústrias pesadas e extrativas, poderá se constituir em um grande pólo de desenvolvimento.



**FIG. 029. Euromediterranée.** Franjas da área portuária. Fontes: [www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr).



**FIG. 030. Luda Project.** Setor de Ameixeiras/ Galinheiras, Lisboa (foto 1), tecido heterogêneo compreendendo centro histórico, área residencial e muitas construções de origem ilegal; Weißeritz, Dresden (foto 2). inclui parte do centro antigo, a antiga zona industrial, ferrovia e estrada. Fonte: <http://www.luda-project.net>

A opção pelo preenchimento dos vazios urbanos do tecido consolidado das grandes cidades, sobretudo, através de projetos urbanos, não é, contudo, hegemônica. Preencher vazios centrais como forma de se deter uma possível dispersão urbana em direção aos vazios periféricos, pode ser considerada tanto uma possibilidade de agravamento das condições ambientais do centro e adiamento da requalificação da periferia (Portas, 2000), como uma oportunidade de maximização da infra-estrutura instalada através do adensamento sustentável do tecido urbano consolidado (Rogers, 2001). Não parece, contudo, que seja uma questão de privilegiar a atuação em vazios centrais ou periféricos, mas, sim, de adotar estratégias de atuação diferenciadas a fim de promover uma rearticulação mais ampla do tecido urbano. A opção pelo projeto urbano não deve ser hegemônica, automática, sem planejamento, mas uma opção consequente integrante de um escopo de ações planejadas.

A *agilidade do processo decisório* tem sido um dos principais argumentos da atuação por projetos, como assinala Portas (2000). Solà-Morales (1998) chega mesmo a recomendar que não se deve incitar a re-integração dos “*terrain vague*” à trama urbana, através do planejamento, pois, este anularia os valores de sua vacuidade e de sua ausência relacionados aos lugares da memória e da ambigüidade, que necessitariam ser resgatados. Esta demanda por agilidade deve ser, no entanto, questionada à luz das demandas sociais que impõe limites necessários às intervenções urbanas.

Os projetos urbanos devem atender outras demandas que não apenas a da agilidade decisória, mas incluir entre seus princípios básicos que tenha uma abrangência maior do que a área de intervenção direta, segundo Leira (Barreto, 1999). O arquiteto espanhol recomenda, ainda, que se evitem os “*lugares mais fáceis, porque estes muitas vezes são os que têm vazios menos interessantes, implicando uma intervenção que não vai ter nenhuma influência*”.

Oliveira (2000) contrapõe a esta visão a necessidade de uma cidade planejada, ao recomendar que se considerem as articulações entre as dinâmicas e os processos espaciais das diferentes regiões, uma vez que “*as políticas focalizadas não têm efeitos restritos às áreas privilegiadas para intervenção ou regulação*”. Ao que Clichevsky (2000) agrega que a gestão dos vazios urbanos fazendo parte de políticas de equidade urbana da qual participariam tanto o setor público como os demais setores sociais, poderia até mesmo modificar a retenção especulativa praticada sobre os vazios urbanos.



Objetivo alcançável através da proposição de políticas fiscais que destinassem os vazios urbanos, preferencialmente, à terra e à habitação de maneira a atender os diferentes segmentos sócio-econômicos urbanos (Clichevsky, 2000).

Esses estudos da dinâmica imobiliária reforçam a necessidade de incorporar alguma flexibilidade à dinâmica futura do mercado de terras urbanas focada em um debate, que ainda pode ser mais aprofundado, sobre uma melhor alocação de atividade em função da qualidade de vida urbana. Estes estudos apontam, em última análise, para a carência de uma visão mais planejada da cidade, ou como sintetizam Fausto e Rabago (2001): *vazios urbanos* ou *vazios do poder*? Essas duas visões divergentes, quanto à forma de atuação, têm em comum o reconhecimento da importância da transformação dos vazios urbanos para o desenvolvimento das grandes cidades.

Vale destacar ainda algumas apropriações culturais emblemáticas das situações de vazio urbano apostaram na reafetação e refuncionalização, tanto de vazios intersticiais como arquitetônicos, para atividades temporárias, tais como: os jardins comunitários cultivados em vazios desocupados, geralmente intersticiais, na Europa e nos Estados Unidos (Carr, 1996), a conversão de edifícios vazios, sobretudo na Europa. Os jardins comunitários norte-americanos da década de 1970 retomaram a prática europeia, de utilização dos espaços livres não demarcados ao longo das ferrovias e dos limites da cidade, para a plantação individual de hortas e pomares representando uma nova perspectiva de gestão comunitária do espaço público (Carr, 1996). Frequentemente associados, nos Estados Unidos, aos períodos históricos de crise, a manutenção desses vazios ajardinados é inviabilizada pelos proprietários de imóveis e incorporadoras, fora desses períodos, em prol de atividades mais lucrativas, à despeito do interesse demonstrado pelos habitantes. A partir da década de 1980 esta proposta foi retomada no contexto das grandes cidades norte-americanas. Um dos maiores desafios para o futuro dessas *reativações do lugar* é a tendência dos governos municipais associarem-nos a um uso apenas temporário da terra. As iniciativas recentes dos *wild life sites*, na Inglaterra e dos *centre-ville vert*, na França (Chalas, 2000) podem ser consideradas como desdobramentos dos jardins comunitários.



**FIG. 031. Orsay e Frigos.** A antiga estação ferroviária transformada em museu na década de 1980. O antigo frigorífico resiste desde esta década como atelier e residência de artistas e convive, hoje, com as novas edificações comerciais e residenciais do Projeto Paris Rive-Gauche. Fonte: musee-orsay.fr e AB, 2005.

As intervenções artísticas também têm desempenhado um papel, historicamente, relevante, na apropriação cultural das situações de vazios urbanos quando, desde a década de 1960, o movimento de contracultura engendrou as primeiras experiências de utilização de novos espaços para atividades artísticas nas cidades européias e norte-americanas. A Factory de Andy Warhol tornou-se uma das iniciativas mais emblemáticas dessas experiências. Mas essas eram ainda experiências mais artísticas que urbanas se comparadas às refuncionalizações culturais promovidas, a partir da década de 1980, nos vazios arquitetônicos recém-criados, quando eles se tornaram espaços de referência para a criação artística. Sobretudo, para a arte contemporânea, graças aos grandes volumes que lhes dão uma relevante significação espacial.

Em Paris, duas intervenções distintas e emblemáticas foram realizadas naquele momento: o Museu D'Orsay, de refuncionalização cultural, com apoio do Estado, de uma antiga estação ferroviária em situação de vazio urbano e Le Frigo, um antigo frigorífico da SNCF *squatado*<sup>61</sup> por artistas que recentemente recebeu apoio do governo e foi mantido no Projeto Paris Rive Gauche.

Uma iniciativa inovadora, neste sentido, tem sido a ocupação temporária de edificações em situação de vazio urbano por um período de tempo pré-determinado realizado pela Usines Éphémères<sup>62</sup>. Essa associação cultural promove, em convênio com a prefeitura e o proprietário do imóvel, a utilização temporária por jovens artistas contemporâneos. Após o período acordado o imóvel é retomado pelo proprietário

<sup>61</sup> Os *squats* são ocupações promovidas por artistas em edificações desafetadas a partir da década de 1980, sobretudo em cidades européias como Londres e Berlim. Eles chegam a ter um manual que instrui como achar prédios vazios adequados e proceder a ocupação. Ver: <http://www.squathandbook.com>.

<sup>62</sup> Entrevista realizada com Mlle. Meuret (Point Éphémère). Ver também Thienot (2003).

“recapitalizado” que realiza, então, as obras necessárias à transformação de uso. Esta iniciativa demonstra a articulação entre demanda não atendida (para arte contemporânea de jovens artistas); ocupação provisória como forma de conter a deterioração progressiva da edificação vacante e de desestabilização da área em torno; e a importância do estabelecimento de parcerias a fim de evitar as conseqüências negativas das situações de vazio urbano para a dinâmica urbana.



**FIG.032. Point Éphémère, Paris.** Apropriação cultural às margens do Canal Saint Martin. Fotos: AB, 2005.

A estrutura de análise proposta para investigação dos vazios urbanos se apóia nas categorias e critérios de classificação e identificação estabelecidos neste quadro teórico-metodológico. Esta estrutura permitiu uma organização mais clara das condições necessárias para que áreas desfuncionalizadas e desafetadas ingressem em um processo de formação de vazios urbanos, suas características e relações com o tecido urbano. Ela poderá acenar novas possibilidades para a reativação dessas situações e a transformação dos tecidos nas quais se inserem.

O levantamento das metodologias de análise dos trabalhos realizados sobre vazios urbanos, nos contextos latino-americano e brasileiro, ressaltaram o papel pioneiro da pesquisa coordenada por Clichevsky (2000), a partir de critérios que combinam valor da terra às qualidades do lugar. Fausto e Rabago (2001) analisam os vazios urbanos de Santiago, Chile, a partir das questões pertinentes à ação do Estado.

Os trabalhos produzidos sobre os vazios urbanos brasileiros ainda são em número ainda bastante reduzido, considerando que este é um fenômeno urbano há muito presente na dinâmica urbana das grandes cidades<sup>63</sup>, que vem adquirindo uma crescente expressividade e que poderiam existir características comuns entre os vazios urbanos das grandes cidades<sup>64</sup>.

Na análise realizada sobre os vazios urbanos da cidade de Porto Alegre, na década de 1980, Oliveira (1999) adota como critérios de classificação: dimensão; a relação entre a proporção do fenômeno nas diferentes áreas, a espacialização do preço da terra, da renda média e da população; e aspectos relativos à propriedade fundiária. Pons e Gonçalves (2001), ao analisarem os vazios urbanos de Santa Maria<sup>65</sup>, Rio Grande do Sul, segundo a qualidade do meio físico e as condicionantes às futuras ocupações, adotam a seguinte metodologia: identificação utilizada para o mapeamento oficial;

---

<sup>63</sup> Santos (1990, p.25) que analisou, especificamente, a metrópole paulista, assinalava, no final da década de 1980, a dimensão que os vazios urbanos vinham adquirindo.

<sup>64</sup> Hipótese levantada por Oliveira (1989, p.26), ao verificar semelhanças nas proporções entre os vazios urbanos de Porto Alegre e os vazios urbanos da cidade de São Paulo.

<sup>65</sup> Embora esta seja uma cidade média, que não participa, portanto, do contexto urbano analisado, é importante que seja mencionado por ser um dos poucos trabalhos que trata da relação vazios urbanos e sustentabilidade ambiental no contexto brasileiro.

atualização desse mapeamento, de acordo com fotografias, filmagens e planilhas de campo; verificação da existência, ou não, de elementos externos e elementos internos relacionados à identificação de cada vazio urbano; tradução dos resultados obtidos, de acordo com categorias ambientais como vulnerabilidade e fragilidade. Ainda nos estudos produzidos sobre os vazios urbanos no contexto brasileiro, Ebner (1999) promove também uma análise dos vazios urbanos da cidade de Campo Grande, no Mato Grosso, à partir de um referencial teórico da dinâmica imobiliária.

Entre as pesquisas produzidas sobre os vazios urbanos cariocas destacam-se o trabalho realizado por Furtado e Oliveira (2002), dentro de uma pesquisa integrada dos vazios urbanos de cinco cidades latino-americanas (Clichevsky, 2002). Nesta pesquisa o Rio se destaca pelo significativo percentual de vazios urbanos (44%) em relação à superfície do município. Um percentual que não é representativo do fenômeno urbano, uma vez que da área bruta do município deveriam ser excluídas as áreas *non aedificandi* acima da cota 100 (cerca de 20% da área bruta) e as praças, parques e jardins. O que levou com que Furtado e Oliveira apontassem como desafios relevantes a serem enfrentados nos estudos temáticos, no contexto carioca, a escassez e a imprecisão dos dados, a ausência de um corpo teórico temático sólido<sup>66</sup>. Essa dificuldade de obtenção de dados, qualitativos e quantitativos, que permitiriam a realização de inventários, cadastros, e estudos temáticos atinge também, outras cidades latino-americanas e brasileiras, como Buenos Aires, Guadalajara, São Paulo, e Campo Grande<sup>67</sup>.

Entre os estudos temáticos produzidos no âmbito da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente adotaram-se como procedimentos metodológicos em uma pesquisa sobre as glebas vazias nas Áreas de Planejamento<sup>68</sup> passíveis de ocupação: pesquisa de campo, levantamento da legislação urbanística, dos parâmetros de uso e ocupação do solo (existentes e permitidos), das dimensões dos vazios e dos dados socioeconômicos e a classificação por cotas de nível<sup>69</sup>. A destinação de uso

---

<sup>66</sup> A inexistência de uma definição oficial ou de uma pesquisa sobre as terras vacantes e abandonadas é também um dos obstáculos identificados por Leigh (2006) no contexto das cidades norte-americanas..

<sup>67</sup> Ver, respectivamente, Malta (1992); Clichevsky (2002), Fausto e Rabago (2001) e Ebner (1999).

<sup>68</sup> PCRJ (s/data). *Glebas vazias* e *vazios urbanos* são sinônimos neste estudo de prefeitura.

<sup>69</sup> Uma vez que acima da cota 100 considera-se área de restrição à ocupação

futuro dessas glebas foi pensada a partir de dados de densidade populacional, renda familiar e unidades habitacionais<sup>70</sup>.

Neves (1995), ao mapear os vazios urbanos existentes na Ila RA (Centro) do Rio de Janeiro, considerou os vazios urbanos como “*toda área que apresente potencial para construção de acordo com o regulamento de zoneamento e de edificação do município*” e os agrupa por características físicas, uso e tipo de proprietário. As características físicas são consideradas, indutivamente, como categorias de análise em seu mapeamento.

Cantal (1999) ao investigar até que ponto os vazios urbanos do Morro da Conceição, área urbana central carioca, seriam a expressão de um processo de cristalização da forma urbana, reconhece a participação da banalização da destruição urbana neste processo e levanta a possibilidade de existirem significados espaciais conformadores de vazios urbanos. Identifica como tipologias cristalizadas de vazios urbanos, os *vazios históricos*, os *vazios resultantes de intervenções* e os *vazios de uso privado*. Enfatiza, assim, a existência de diferentes dimensões analíticas dos vazios urbanos analisados.

As análises produzidas sobre os vazios urbanos apresentam alguns critérios comuns, como dimensão e tempo de vacância, mas agregam também outros advindos da observação empírica e do referencial teórico-metodológico escolhido, uma vez que, como já apontava Chaline (1999), há uma dificuldade efetiva de definir os vazios urbanos através desses critérios objetivos apenas. Obstáculo que o fez considerar a importância da inclusão de dados que traduzissem a natureza e a qualidade dos lugares, e concluiu que todo quantitativo sobre vazios urbanos sejam apenas aproximativas.

O quadro referencial para elaboração desta estrutura de análise tem nos inventários das *friches industrielles* da Região da Ile de France, realizados a partir de 1979 e atualizados periodicamente até 1993, dois marcos teórico-metodológicos.

As categorias principais de identificação dos vazios urbanos estão relacionadas aos três principais processos de formação dos vazios urbanos: vazios estruturais, vazios conjunturais e vazios projetuais. Em torno delas se organizam as categorias complementares relacionadas ao uso anterior. Comumente utilizada como categoria principal de identificação dos vazios urbanos (vazios industriais, vazios portuários, etc.),

---

<sup>70</sup> No entanto, já na introdução, se adverte para a precariedade do levantamento realizado alertando para “a possibilidade de serem encontrados vazios ocupados irregularmente ou parcialmente ocupados, já que os levantamentos não estão atualizados e não houve tempo hábil para sua verificação em campo”. (PCRJ, s/data).

o uso anterior é aqui considerado como categoria complementar, uma vez que, o que determina a combinação desfuncionalização/permanência que caracteriza as situações de vazio urbano são os processos (categorias principais) que atingem diferentes usos (categorias complementares). A importância de considerar o uso anterior está relacionada, sobretudo, aos entraves e oportunidades oferecidos por alguns deles que fazem rever critérios como tempo de vacância, dimensões e outros mais.

Alguns inventários estabelecem um período fixo \_ de uma maneira geral, um ano \_ a partir do qual esses terrenos e edifícios passam a ser considerados vazios urbanos, bem como uma dimensão mínima em torno de 5ha. Esses critérios se explicam por esses inventários serem, geralmente, de terrenos e edifícios anteriormente destinados ao uso industrial, que comporta uma classificação que relaciona dimensões das edificações e terreno ao porte industrial. Nos vazios comerciais este prazo deve ser adequado em função de condicionantes impostos pela *vacância imobiliária*. No entanto, no estudo da área central carioca, esses critérios foram considerados, inicialmente, classificatórios, e não eliminatórios. Uma vez que interessava configurar um quadro/inventário que contemplasse os vazios urbanos observados.

É importante destacar que o cruzamento das informações dos cadastros fundiários municipais<sup>71</sup> com os mapas cadastrais digitalizados permitiria construir um quadro mais atualizado de vazios urbanos. No entanto, a imprecisão na delimitação conceitual das diferentes tipologias de vazios urbanos, bem como a dificuldade de atualização dos dados<sup>72</sup>, impede que, tal como se apresentam hoje, eles se constituam em uma base inicial para a identificação da dimensão contemporânea desse fenômeno na cidade do Rio de Janeiro e para a elaboração de propostas.

Entre os principais critérios estão: permanência; dimensões; grau de conservação; normativa urbanística; impacto morfológico; dinâmica imobiliária; situação fundiária;

---

<sup>71</sup> O cadastro é o conjunto de documentos que fornecem a informação sobre o registro público de terrenos e imóveis a fim de estabelecer a base de taxaço. A sua base de dados é constituída a partir dos arquivos de propriedade não edificada, propriedade edificada e proprietários. Embora haja, primordialmente, um objetivo fiscal, ele pode se tornar um instrumento útil para a gestão urbana. Ver SIRCHAL e Choay & Merlin (2005)

<sup>72</sup> Uma das possibilidades de identificação dos vazios urbanos cariocas é através de cadastros técnicos municipais, tais como os cadastros do ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis) e do IPTU (Imposto predial e Territorial Urbano). Eles permitiriam identificar e quantificar as diversas situações de vazio urbano, bem como subsidiar a elaboração de proposições urbanísticas diferenciadas em termos de tipologia, de escala, de proprietário, etc. Ver Alem e Creton (2001).

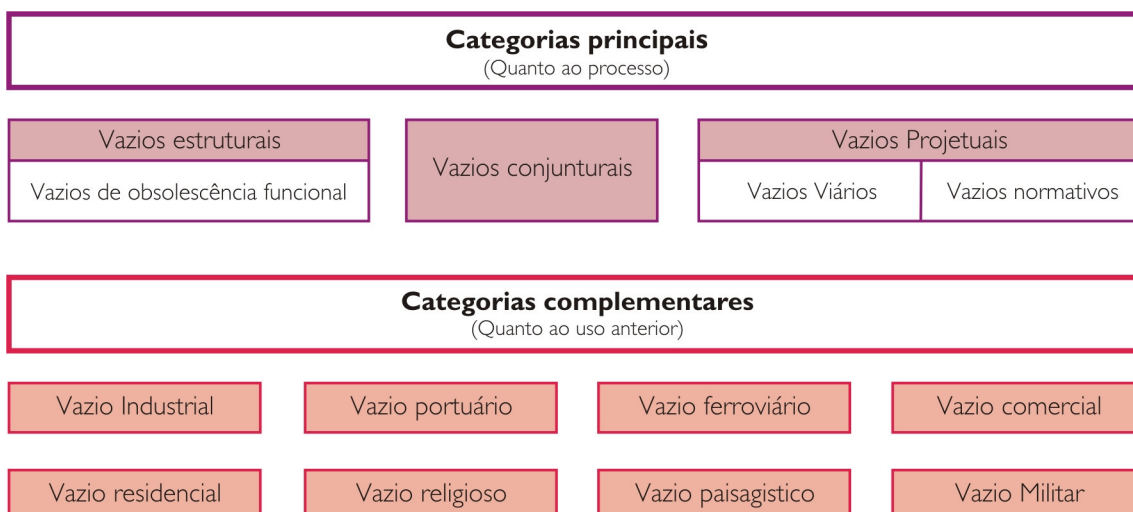
grau de consolidação; edificação e meio ambiente. Já entre os obstáculos que oferecem maior dificuldade para o equacionamento das situações de vazio urbano destacam-se os fundiários, os ambientais e os simbólicos. A eles devem ser agregados obstáculos específicos a cada categoria de vazio urbano como, por exemplo, questões relacionadas à adaptabilidade da antiga edificação aos novos usos, no caso dos vazios arquitetônicos. Eles devem ser articulados entre si e relativizados à cada situação, segundo os diferentes contextos \_ urbano, histórico, arquitetônico e normativo \_ nos quais se inserem. Eles relacionam entre as principais características, as oportunidades e os entraves à sua reativação ao tecido urbano, podendo contribuir, assim, para construir um quadro mais amplo e preciso dos vazios urbanos.

Categorias principais e complementares, critérios de classificação e identificação, se constituem, assim, e nesta seqüência, em elementos sintáticos dessa estrutura relacional de análise dos vazios urbanos. Uma construção analítica que cruza processos e tipos permite ampliar a compreensão do papel que eles desempenham na dinâmica urbana. A partir dessa estrutura é possível considerar elementos a serem privilegiados nas diferentes escalas de análise, como sintetizam os quadros a seguir:

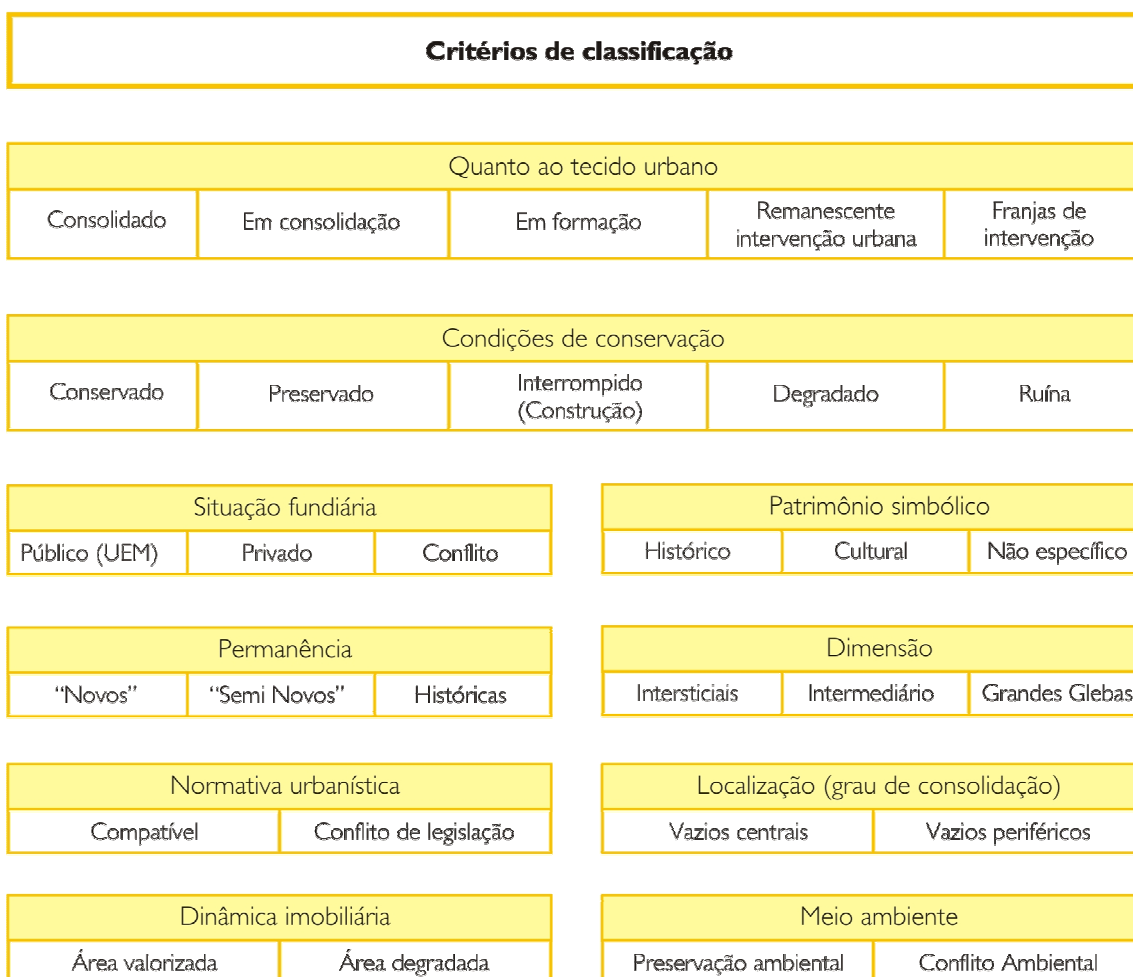


**FIG. 033. Esquema sintático da estrutura de análise dos vazios urbanos.** Desta maneira, podemos pensar em uma determinada situação de vazio urbano como: “vazio *projetual* (categoria principal) *industrial* (categoria complementar) de *grandes dimensões* (critério de classificação) *subutilizadas* (critério identificador)”. Fonte: AB, 2006.





**FIG. 034. Quadro: Categorias principais e complementares.** Fonte: AB, 2006.



**FIG. 035. CrITÉRIOS de classificação.** Fonte: AB, 2006.



FIG. 036. Quadro: Critérios de identificação. Fonte: AB, 2006.

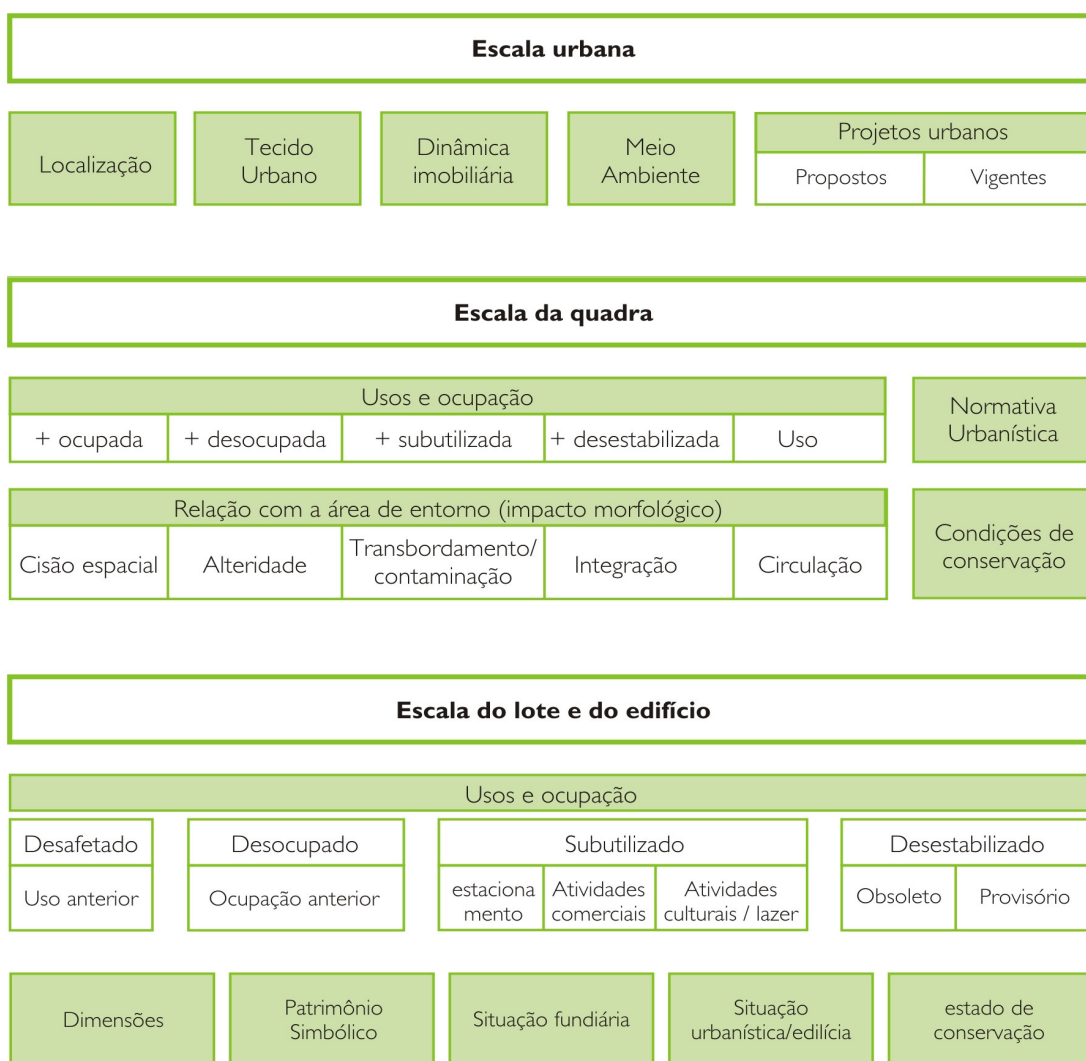


FIG. 037. Quadro de tipologias por escalas de análise. Fonte: AB, 2006.



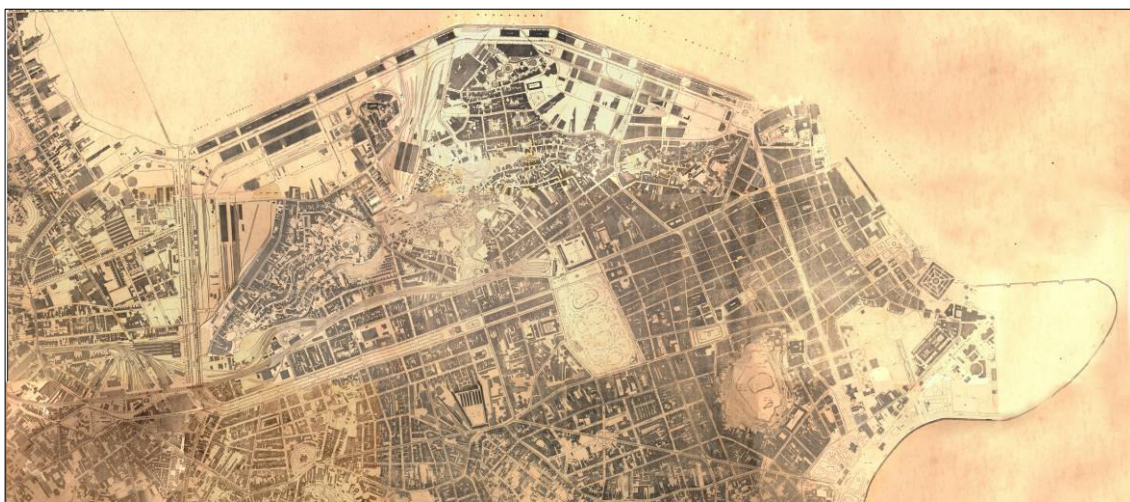
**FIG. 038. Antiga Fábrica de Gás na Av. Presidente Vargas.** Fachadas dos antigos sobrados próximos à antiga fábrica, com o canal do mangue à frente e as oficinas do Metrô ao fundo. Trecho final da margem norte, próximo à Av. Francisco Bicalho que há décadas encontra-se em situação de vazio urbano. Fonte: AB, 2006.

Esta introdução aos vazios urbanos da cidade do Rio de Janeiro se constitui em uma etapa necessária à compreensão da maneira como as diferentes situações de vazio urbano da área central se articulam, estruturalmente, às demais situações de vazio urbano observadas na cidade. Nesta etapa, as categorias principais e complementares vislumbradas na etapa anterior se cruzam aos referenciais cartográficos existentes e às sínteses gráficas produzidas, no mapeamento dos vazios urbanos cariocas.

Este mapeamento demandou procedimentos exploratórios específicos tendo em vista a quase inexistência de dados produzidos sobre o tema. Neste vazio de dados é importante destacar a carência de mapas de uso e ocupação do solo, ao longo da história urbana carioca. Mapas reconhecidos como valiosos instrumentos de gestão e planejamento da cidade e bases privilegiadas para análise dos vazios como um dos elementos estruturadores da forma urbana e às transferências de usos. Ainda assim, até poucas décadas poucos foram os mapas de usos e ocupação elaborados no âmbito da administração municipal. Dentre esses se destacam os confeccionados, por manchas de usos, para os planos da cidade, desde o plano de Agache (1929) e, no caso da área urbana central, os elaborados para análise em micro-escala da área do Mangue (Cidade Nova), no Plano Doxiadis (1965). Além desses, nas últimas décadas, foram elaborados mapas específicos para projetos urbanos próximos à área de estudo, nos quais o vazio urbano é uma categoria comum a esses mapas.

O detalhamento e a análise da cartografia e fotografia urbanas serão aprofundados a cada escala de análise, a fim de identificar possíveis inflexões no processo de formação dos vazios urbanos identificáveis em cada escala. Na escala da cidade serão analisados, mais especificamente, aspectos pertinentes à localização e ao uso anterior; na escala intermediária, as situações de vazio projetual observadas atualmente na área urbana central carioca; e, finalmente, na escala mais específica serão mapeadas as situações de vazio urbano observadas na Av. Presidente Vargas. Esta aproximação investigativa será realizada sobre as cartas cadastrais e aerofotos que elaboradas por encomenda, muitas vezes, dos planos e relatórios, se constituíram em um retrato preciso dos problemas que estes pretendiam equacionar.

A primeira carta cadastral oficial da cidade do Rio de Janeiro foi elaborada em 1874<sup>1</sup> e se constitui na primeira fonte de informações fundiárias espacializada da cidade. Em 1908 foi publicada a segunda carta consolidando as informações relativas à intervenção urbana empreendida por Passos naquela década. A partir de 1928 passam a ser elaborados cadastros sobre aerofotos, nas quais se pode observar a ocupação dos lotes com maior credibilidade. Atualmente, o desenvolvimento das tecnologias digitais, o sistema de mapeamento e o armazenamento de dados georeferenciados tornam as bases cadastrais cada vez mais precisas e atualizáveis. No entanto, sem definições e critérios claros os vazios urbanos permanecem quase sem espacialização cartográfica.



**FIG. 039. Planta cadastral de 1928.** Confeccionada para a elaboração do Plano Agache, o aerofotogramétrico foi publicado em 1935. Mapas e aerofotos são marcos metodológicos para análise do conjunto de elementos do tecido urbano, sobretudo, o da área urbana central, mais intensamente mapeado que qualquer outra área da cidade ao longo de sua história urbana. Fonte: IPP.

<sup>1</sup> Uma carta cadastral teria sido elaborada pela Cia City Improvements em 1858.

Dois mapeamentos sobre os vazios da área urbana central realizados com uma década de intervalo (1996/2006) expressam tanto a presença e a diversidade dos *terrenos e edifícios esvaziados* na área como as dificuldades decorrentes da falta de dados precisos e a necessidade de uma classificação que permita intercambiar informações coletadas e as possibilidades analíticas que oferecem quando articulados aos outros usos e processos urbanos.

No levantamento realizado por Neves (1996), o cruzamento das informações sobre os vazios urbanos com o uso residencial permitiu verificar que: a proporção de vazios diminui à medida que se intensifica o uso residencial na área urbana central; os vazios ferroviários e portuários se constituem como aqueles com maiores dimensões e que os vazios subutilizados para estacionamento, tanto os de grandes dimensões como os intersticiais, são os que apresentam maior incidência na área. Ainda que muitas das tipologias de vazios urbanos identificadas na atual pesquisa não tenham sido mapeadas nesse levantamento, seu mapeamento impressiona pela quantidade e diversidade de situações de vazio urbano observadas. A maior parte desses vazios urbanos ainda está presente na área após uma década como demonstra o levantamento realizado pela administração municipal, em 2006.

Neste mapeamento recente, levou-se em consideração também o que eles consideraram como *atividades indesejáveis* e os projetos, públicos e privados, em andamento. Embora não haja uma definição para áreas indesejáveis é possível considerar que estas incluiriam usos considerados pela administração municipal como incompatíveis com o uso atual e pretendido para a área. O mapeamento dos projetos em andamento, por sua vez, sublinha o potencial dos vazios urbanos como áreas de manejo da forma urbana. Os vários níveis de informação levantados sobre as possibilidades de transformação urbana da área central esbarram na dificuldade de sistematização e produção de reflexões mais precisas em função de uma falta de categorização dos vazios urbanos, por eles denominados de terrenos ociosos.



**FIG. 36. Levantamento dos Vazios Urbanos e do Uso Residencial da IIRA (Centro).** Neste mapa destacam-se além das áreas de vazios ferroviários (em laranja) e portuários (em marrom) a quantidade de vazios subutilizados para estacionamento (em rosa). O uso residencial (em verde) é mais intenso na Cruz Vermelha (bairro criado nos terrenos resultantes do arrasamento do morro do Senado) enquanto os estacionamentos nas esplanadas do Castelo e Santo Antonio (resultantes dos arrasamentos dos morros de mesmo nome). Os grandes vazios estão presentes na área portuária criada com as terras resultante do Morro do Senado. A maior parte desses vazios se mantêm ainda hoje, uma década após a sua realização. Fonte: Nevez, 1996. Digitalização: ACL/AVS.



**FIG. 37. Levantamento dos terrenos ociosos, atividades indesejáveis e novos projetos.** Vários níveis de informação sobre as possibilidades de transformação da forma urbana foram levantados aqui pelo IPP. No entanto, sem uma categorização dos vazios urbanos algumas situações que poderiam ser importantes no nível de informações privilegiado podem não ter sido consideradas. Fonte: IPP.



**FIG.042 Área central (1970).** Nesta foto satélite de um trecho da área central percebe-se claramente (de leste para oeste) o paredão de edifícios altos na margem norte da Av. Presidente Vargas, a presença marcante do espaço verde do Campo de Santana, e o recém contruído elevado cruzando a avenida na altura da rua Marques de Sapucaí. Ao sul a área central é marcada (de oeste para leste) pela rotula que organiza o bairro da Cruz Vermelha, os grandes vazios das esplanadas de Santo Antonio e do Castelo. Fonte: Realidade, 1970.

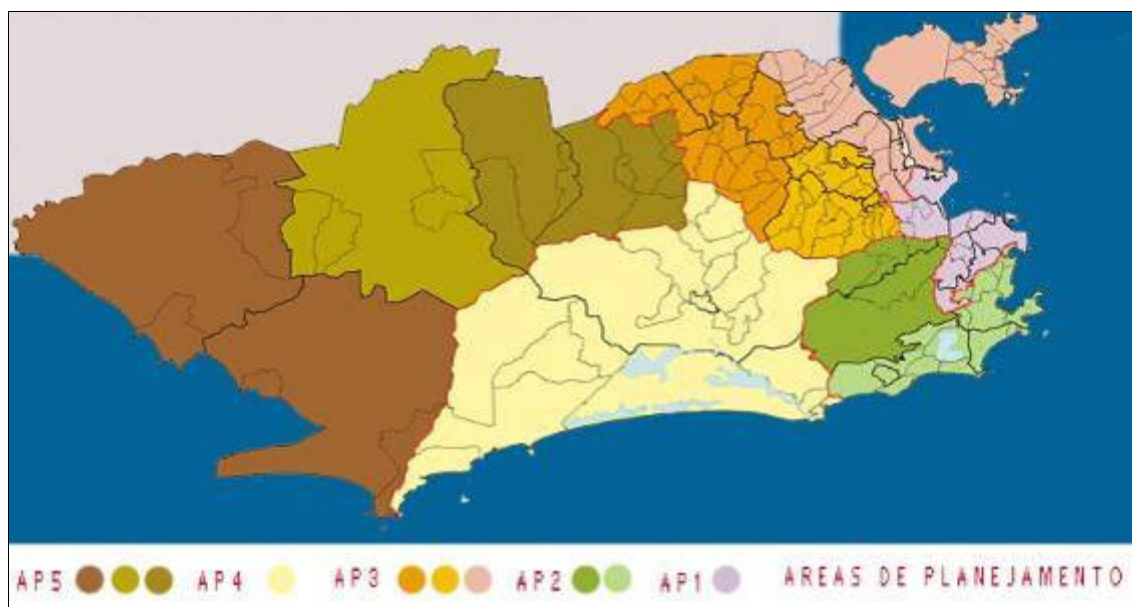
A presença, e permanência, de vazios urbanos no tecido consolidado da cidade do Rio de Janeiro configuram um quadro de desigualdades e injustiças sociais, tendo em vista a infraestrutura instalada nas áreas centrais e o processo de expansão urbana em direção às periferias que caracterizou o crescimento urbano carioca até o final do século XX<sup>2</sup>.

Na área central, com grande intensidade de uso cotidiano pela população carioca e metropolitana, este quadro é agravado pelas condições da sua infraestrutura que muitas vezes, por falta de investimentos recentes, encontra-se obsoleta ou necessitando de manutenção. A permanência de espaços e edifícios representativos da história e do país, porquanto a cidade foi sua capital até 1960, em situação de vazio urbano, ou mesmo de desestabilização, é nefanda do ponto de vista do patrimônio construído e do patrimônio simbólico.

<sup>2</sup> Estudos recentes sobre os vazios urbanos do Rio de Janeiro relacionam entre as perversas conseqüências geradas pela permanência das situações de vazios urbanos o papel que eles desempenham como áreas de negociação e ajustamento desse mercado no funcionamento dos sub-mercados das terras urbanas (Clichevsky (2000)



É preciso ressaltar que nesta área poucos são os vazios urbanos desocupados, aqueles considerados, no senso comum, como *vazios*. O que define os espaços desafetados, subutilizados e desestabilizados como vazios urbanos são os aspectos formais, funcionais, políticos e simbólicos, relacionados à sua condição de área central.



**FIG. 043. Vazios urbanos por Áreas de Planejamento.** Algumas categorias de vazios podem ser observadas por toda a cidade, tais como, os vazios intersticiais e os vazios arquitetônicos, outras, no entanto, seriam mais específicas ao processo de formação do tecido urbano de algumas espacialidades. AP5 e AP4 são as áreas de expansão urbana; AP3, os subúrbios; AP2, as zonas norte e sul; e a AP1, a área central. Fonte: AB,2006.

É possível também identificar diferentes conjuntos de vazios urbanos na cidade do Rio de Janeiro<sup>3</sup>. De uma maneira geral, observam-se nas valorizadas áreas centrais<sup>4</sup> e na zona sul a predominância de lotes com infra-estrutura disponível<sup>5</sup> em situação de vazio urbano; fábricas, hospitais, mercados e áreas militares vacantes, além de lotes com alguma infra-estrutura seriam característicos dos subúrbios; e lotes de grandes dimensões, como glebas com características ainda rurais, as categorias de vazio urbano associadas às áreas de expansão. Esse breve panorama aponta não apenas para uma diversidade das situações de vazio urbano, mas também para uma possível articulação

<sup>3</sup> Uma das primeiras análises realizadas sobre os vazios urbanos cariocas das cinco Áreas de Planejamento foi apresentada por Oliveira (2000) no Seminário sobre Vazios Urbanos do Rio de Janeiro.

<sup>4</sup> A cidade do Rio de Janeiro se caracterizou pela formação de uma área urbana central e de várias áreas centrais de bairro configurando uma cidade polinucleada permeada de áreas vazias entre eles. O termo áreas centrais refere-se, assim, a essas áreas consolidadas e multifuncionais.

<sup>5</sup> Infra-estrutura por vezes obsoleta como na área central. Na década de 1980, a diminuição de investimentos públicos na manutenção da infra-estrutura instalada dessa área, desencadeou serviços de água, esgoto, telefonia, iluminação e segurança públicas de má qualidade, inibindo os investimentos privados (Anderson, 2000).

entre elas. Observa-se que a mesma categoria de vazio urbano se comporta de maneira diferente \_ funções, significados e impactos morfológicos distintos \_ de acordo com o grau de consolidação do tecido urbano. Por analogia, é possível considerar que aos diferentes processos de formação corresponderiam diferentes reativações que, por sua vez, trariam diferentes significados para o tecido urbano na qual está inserido e para a cidade.

Os **vazios centrais** e **vazios periféricos** desempenham um papel diferenciado na dinâmica urbana, estão submetidos a condicionantes diferenciados e demandam, assim, diferentes possibilidades de reativação. Nos primeiros, localizados em áreas consolidadas, que exercem alguma centralidade sobre as demais espacialidades urbanas, e a cidade em seu conjunto, as situações de vacância constituem-se, predominantemente, em retenções especulativas e subutilização de uma infra-estrutura já instalada. Vazios centrais e periféricos expressam, neste sentido, a dicotomia centro/periferia que orientou o desenvolvimento urbano da cidade até recentemente e que se traduziu em uma estratificação do espaço urbano. Reativados para diferentes usos e densidades os diferentes elementos dessa rede, os vazios urbanos, poderiam contribuir para urdir uma outra cidade mais solidária.

### • vazios estruturais, conjunturais, projetuais •

Os grandes **vazios estruturais** cariocas estão associados às espacialidades onde atividades industriais e portuárias predominam na organização do tecido urbano. Tal é o caso, da antiga área portuária, que integra a área central e das fábricas que cessaram suas atividades em função da obsolescência da forma de produção, como a maioria das antigas cervejarias. Relegadas a uma situação de vazio urbano essas edificações, só recentemente, tem sido objeto de alguns projetos emblemáticos. Entre eles está a construção de residências multifamiliares para os segmentos sócio-econômicos de renda intermediária na área da Lapa, entre a Cruz Vermelha e a esplanada de Santo Antonio. Sendo vazios estruturais o processo de esvaziamento transborda, na grande maioria das vezes, para os usos residencial, comercial e de serviços, como também atinge outras atividades como, no caso das atividades portuárias, o transporte de carga.



**FIG. 044. Vazio estrutural da antiga área portuária.** Esta área se constitui em um grande vazio estrutural na área urbana central que agrega além dos vazios da atividade portuária, vazios de atividades correlatas como os armazéns da Cibrazem, na foto 1 e vazios ferroviários, como o pátio da marítima, da foto 2) recentemente reconvertido em Cidade do Samba. Fotos: JPJ, 2005; AB, 2003.

Neste contexto, o grande vazio estrutural da antiga área portuária engloba diversas situações de vazio urbano geradas a partir da obsolescência da atividade portuária. Entre elas destacam-se as grandes áreas anteriormente destinadas ao transporte ferroviário. São áreas desafetadas (ocupadas por antigas edificações em estado de ruína urbana), desocupadas (terrenos baldios onde ainda são visíveis os trilhos ferroviários deteriorados), que incluem, até mesmo, um túnel desativado atravessando o Morro da Providência, ligando a estação Central do Brasil à antiga Estação Marítima.

Essas áreas estão incluídas no Projeto Porto do Rio, da Prefeitura do Rio de Janeiro, em processo de implantação. Este amplo projeto inclui desde projetos de reurbanização dos morros do Pinto e da Conceição, a modernos transportes coletivos (VLT), edificações residenciais e comerciais, mas que está identificado atualmente, com a polêmica “Cidade do Samba”. Este projeto atende, por um lado, a uma demanda das escolas de samba por barracões próximos à Passarela do Samba e promove a revitalização da área impulsionada pela possibilidade do “carnaval o ano inteiro” para os turistas e alunos em formação nos barracões das escolas de samba. Por outro, apresenta uma arquitetura de gosto duvidoso que cria um enclave na área que atua como mais uma barreira aos antigos armazéns portuários (onde anteriormente se localizam alguns barracões do samba), sempre à espera de ações de reativação.



**FIG. 045. Grandes vazios conjunturais:** Sede do IBGE em São Cristóvão, próxima à Mangueira e sede do Jornal do Brasil, no Caju. Imóveis desafetados em consequência de problemas internos às empresas. Fonte: IPP; AB, 2005.

Os **vazios conjunturais** estão relacionados não apenas aos vazios comerciais e residenciais, de pequenas e médias dimensões, identificados com as ruínas urbanas dispersas pela cidade. São vazios conjunturais também alguns vazios comerciais e institucionais de maior porte, como os edifícios desafetados do Jornal do Brasil e do IBGE. O primeiro, localizado na área portuária do Caju, próxima ao entrocamento dos elevados da Perimetral, da ponte Rio-Niterói e da Av. Brasil, foi esvaziado em razão das dificuldades financeiras enfrentadas pela empresa na última década. Ele tem sido depredado diariamente por grupos de pessoas que revendem partes da edificação (vidros, ferragens, loucas, metais, fios, etc). O segundo, localizado no sopé do Morro da Mangueira, na zona norte da cidade, está em situação de vacância em função da proximidade à favela da Mangueira. Uma situação similar ao edifício de um grande hotel próximo à favela da Rocinha, na zona oeste, que só recentemente foi reafetado para atividades sociais da Prefeitura.

Podem ser incluídas, também, entre os vazios conjunturais comerciais, edificações representativas do patrimônio arquitetônico carioca, como os antigos Cine Palácio e Teatro Dulcina, entre outros, na área central carioca. São situações nas quais tanto a desafetação como a permanência na situação de vacância, estão estreitamente relacionadas à falência financeira das empresas, ao esvaziamento econômico da cidade como também, às modificações na concepção das estruturas de teatro e cinema<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Esta situação não configura, no entanto, um impasse à reativação desses locais. Mas apenas às “saídas” tradicionais. Recentemente o Teatro Dulcina, por exemplo, foi reaberto para encenação de uma peça no estado em que estava. Na outra ponta do processo, outras edificações desafetadas têm sido utilizadas como cenários de peças, filmes e seriados.

Os **vazios projetuais** da cidade do Rio de Janeiro estão associados a diferentes tipos de atuação intervenção do Estado nas áreas centrais e periféricas. Nas áreas de expansão urbana eles estão associados predominantemente à abertura de grandes eixos viários, como a Linha Amarela e a implantação do sistema metroviário. Na área urbana central, eles estão presentes nas grandes áreas remanescentes de intervenções urbanas realizadas pelo Estado, ao longo do século XX, no tecido consolidado. São intervenções urbanas nas quais a expectativa inicial de urbanização nem sempre se verificou, como: nas vazias esplanadas do Castelo e Santo Antoni; nas quadras em situação de vazio urbano na área de abrangência da Av. Presidente Vargas, das estações do metrô e dos elevados que cruzam e delimitam a área.

Os vazios normativos, por sua vez, associados à implantação progressiva no tempo do instrumento urbanístico do Projeto de Alinhamento (PA) podem ser observados por quase toda cidade, enquanto aqueles associados ao regulamento de zoneamento seriam específicos às diferentes espacialidades.

Os vazios projetuais nascidos da racionalidade moderna se impõem na cidade do Rio de Janeiro como situações de vazio urbano que permanecem no tempo pela ausência dos projetos elaborados para essas áreas ou mesmo apesar desses mesmos projetos.

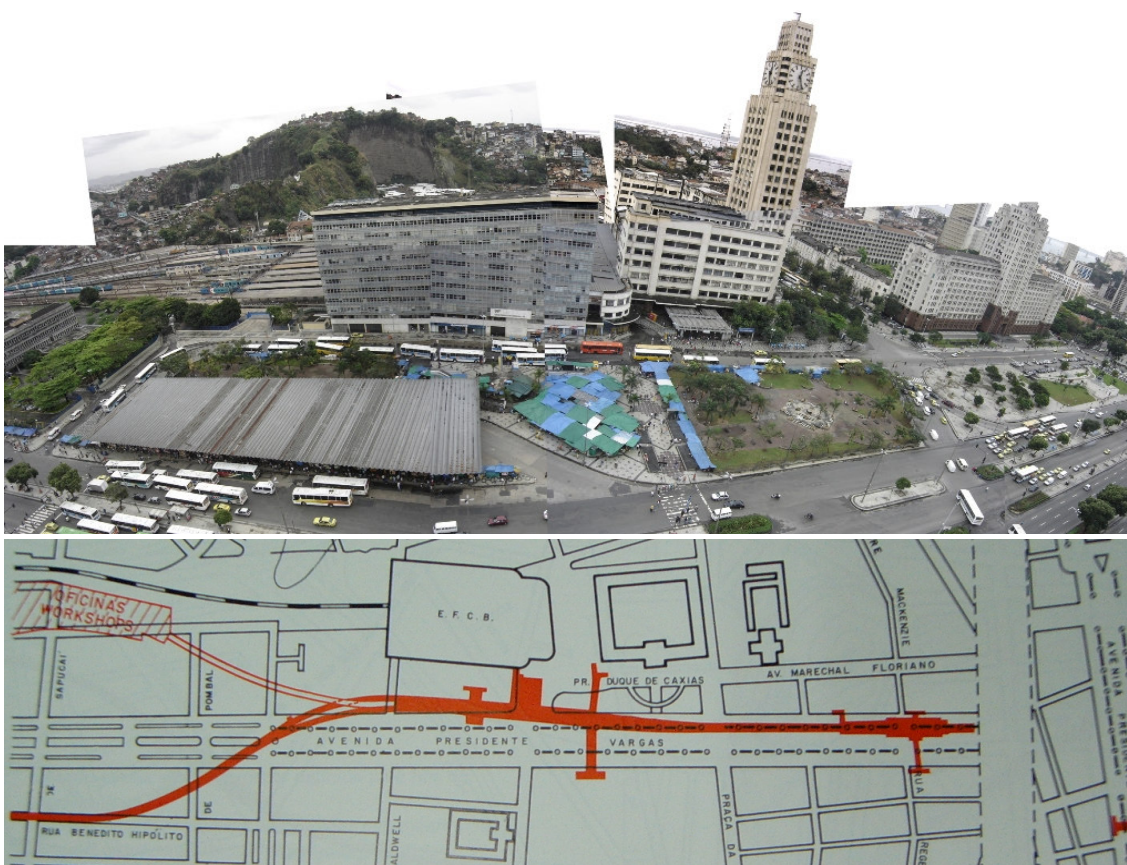
Os vazios **viários** cariocas são, em sua maioria, conseqüências da ideologia rodoviarista que orientou, desde a década de 50, a abertura de largas avenidas, vias expressas e viadutos, em detrimento do tecido urbano existente. Incluem-se nesta categoria também os vazios resultantes da implantação do metrô (vazios do metrô). Embora a implantação do sistema metroviário não signifique, necessariamente, a criação de vazios urbanos, no Rio, sobretudo, em sua área urbana central, onde foram abertas as primeiras estações, a formação dos vazios do metrô é uma das conseqüências de maior impacto morfológico no tecido urbano carioca.

A abertura das vias para transporte metroviário, na década de 1970, e sua expansão nas décadas de 1980 e 1990, configuram, desde 1979, uma zona especial (ZE9). O que se designa como *vazio metroviário* corresponde aos primeiros trechos abertos nas zonas norte, centro e sul. Na extensão da linha do metrô, a partir da década de 1990, observa-se uma transformação na atuação da Companhia do Metropolitano em relação à produção de vazios urbanos: não se pode dizer que as estações recentemente

abertas em Copacabana tenham produzido vazios urbanos, ainda que o processo de abertura das mesmas tenha significado um grande impacto no cotidiano das áreas atingidas por suas obras.

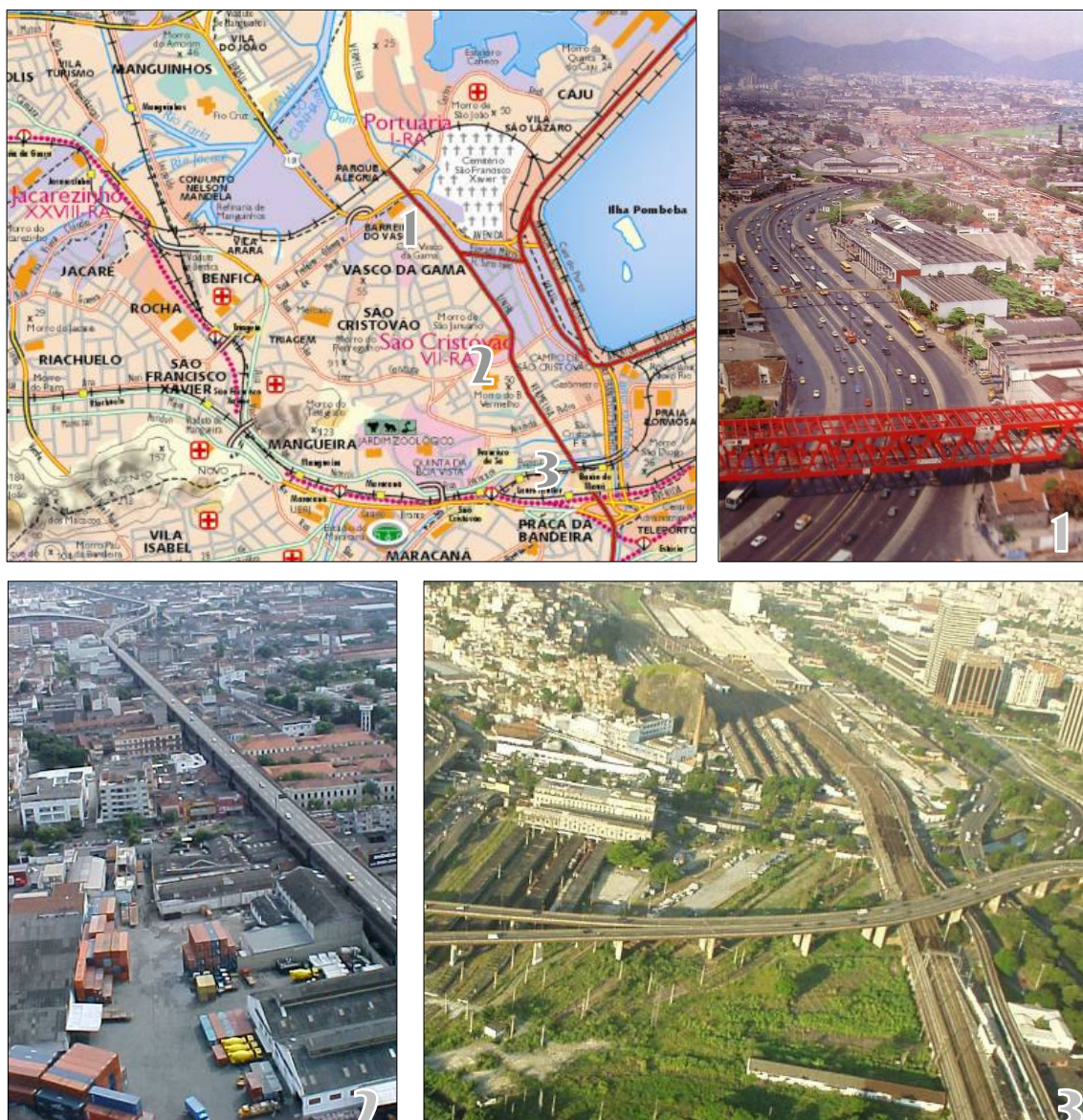


**FIG. 046. Vazio do metrô: desarticulações.** A abertura do sistema metroviário no final da década de 1970 criou um rastro de demolições e vazios urbanos ao longo do seu trajeto. Neste caminho foi demolido o Palácio Monroe no extremo sul da Av. Rio Branco. Em Botafogo a rua aberta é ladeada por galpões da companhia criando uma sensível desarticulação no tecido urbano da área.



**FIG. 047. Vazio do metrô: vazios viários e de paisagismo.** A praça em frente à Estação Central da Estrada de Ferro foi implantada tal como previsto no projeto da avenida. Era uma praça destinada a marcar a monumentalidade dos edifícios lindeiros. Com as obras do metrô é arrasada e jamais reconstruída. Fontes: PITMetro e HH.

Entre os vazios projetuais incluem-se também os inúmeros vazios viários produzidos pela abertura de vias expressas e elevados por toda a cidade. Neste contexto é interessante destacar alguns aspectos observadas na implantação das linhas Vermelha (1992) e Amarela (2000)<sup>7</sup> integrando-a internamente e à sua região metropolitana. A primeira interliga a zona sul ao Aeroporto Internacional e à Baixada Fluminense; a segunda, se conecta à primeira próximo ao aeroporto e segue para a Barra da Tijuca.



**FIG. 048. Linha Vermelha.** Este conjunto de vias expressas cruza a API desde a Rua Bela, em São Cristóvão (2), promove uma grande cisão espacial em área de pequenos sobrados e edifícios residenciais e comerciais, passa pela Av. Francisco Bicalho (2) onde acirra o enclave ferroviário na desativada Estação Leopoldina (3) e a Av. Brasil (1). Fotos: LPL, 2005.

<sup>7</sup> Linhas que integravam o Plano de Linhas Cromáticas, proposto para a cidade na década de 1960, e que nunca chegou a ser plenamente implantado. Por motivos diversos que incluem alguma dificuldade com as desapropriações que se faziam necessárias, amplitude do plano e, por vezes, falta de vontade política.

Existem algumas diferenças, entre os vazios produzidos pelas vias expressas recém abertas \_ Linha Vermelha (1992) e da Linha Amarela (2000) \_ e aqueles resultantes da implantação do metrô que não se atêm aos diferentes níveis do trajeto viário (subterrâneo, no caso do metrô; aéreo, no da Linha Vermelha; e ao nível do solo, na última via). Nestes vazios viários localizados em áreas valorizadas do centro e das zonas sul e norte, terrenos e edificações são mantidos desocupados ou subutilizados em um claro processo de retenção especulativa, já na Linha Vermelha, a abertura do viaduto sobre a Rua Bela, em São Cristóvão, determinou o esvaziamento econômico e, conseqüentemente, uma situação de vacância marcada pela desestabilização do ambiente construído da rua. Na Linha Amarela, que cruza os subúrbios cariocas, cortando inúmeras comunidades carentes, os vazios existentes já foram ocupados pela população local, enquanto que em trechos mais próximos aos bairros formais eles se mantêm vazios. Seriam os vazios um apanágio da cidade burguesa, já que nas comunidades de mais baixa renda as situações de vacância são, quando muito, transitórias, uma vez que o valor da terra, nestes casos, é dado pelo uso?



- |                   |   |                                 |                |
|-------------------|---|---------------------------------|----------------|
| 1 Desestabilizado | Terrenos remanescentes da construção da Linha Amarela | Industrial                      | Institucional  |
| 2 Desocupado      | Residencial Unifamiliar                               | Misto (residencial e comercial) | Área de Lazer  |
| 3 Sub-utilizado   | Residencial Multifamiliar                             | Comercial                       | Estacionamento |
| 4 Abandonado      |   | Vila                            |                |

**FIG. 049. Linha Amarela.** Levantamento dos vazios urbanos no trecho entre a ferrovia e o pedágio, um trecho marcadamente residencial, no qual o eixo viário promoveu a criação de vazios intersticiais e inúmeras situações de desestabilização ao longo da margem sul e vazios viários na margem norte. Levantamento: FA, 2006.



Os **vazios normativos** observados na cidade do Rio de Janeiro são situações determinadas tanto pela aplicação da normativa urbanística, pelos critérios que orientaram a sua formulação, como pela sua inadequação ao contexto urbano, ou seja, eles são também conseqüências da atuação do Estado sobre o tecido urbano, que se destacam pelo impacto morfológico. Eles incluem desde situações de desestabilização e subutilização de vazios intersticiais relacionados à aplicação dos Projetos de Alinhamento, até vazios socialmente definidos, como o esvaziamento da área urbana central, com predominância do uso comercial e financeiro, nos domingos, feriados e período noturno, gerado pelo desestímulo legal ao uso residencial na área em prol das desabitadas funções econômicas e financeiras<sup>8</sup>.

Estudos recentes voltados para a análise da normativa urbanística e seu impacto na configuração do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro contribuem para caracterizá-la como um dos elementos estruturadores do processo de formação e de transformação dos vazios urbanos<sup>9</sup>. A instituição dos PAs e o desestímulo ao uso residencial são dois dos aspectos responsáveis pelas situações de vazio urbano criadas a partir da aplicação da normativa urbanística na área central carioca<sup>10</sup>.

É irônico, portanto, que seja justamente um instrumento de urbanismo instituído no início do século XX, o Projeto de Alinhamento (PA)<sup>11</sup>, um dos responsáveis pela criação de inúmeras situações de vazio urbano que pontuam quase toda a cidade. Criado como forma de permitir a abertura e o alargamento de ruas sem ônus excessivo de desapropriação para os cofres públicos, o PA produziu, ao longo do tempo, uma ação destrutiva sobre o tecido urbano, necessitando, assim, ser revisto. A aplicação dos PAs sobre o tecido urbano consolidado condenou sobrados e pequenos edifícios ao desaparecimento. E, na medida em que essa transformação não se

---

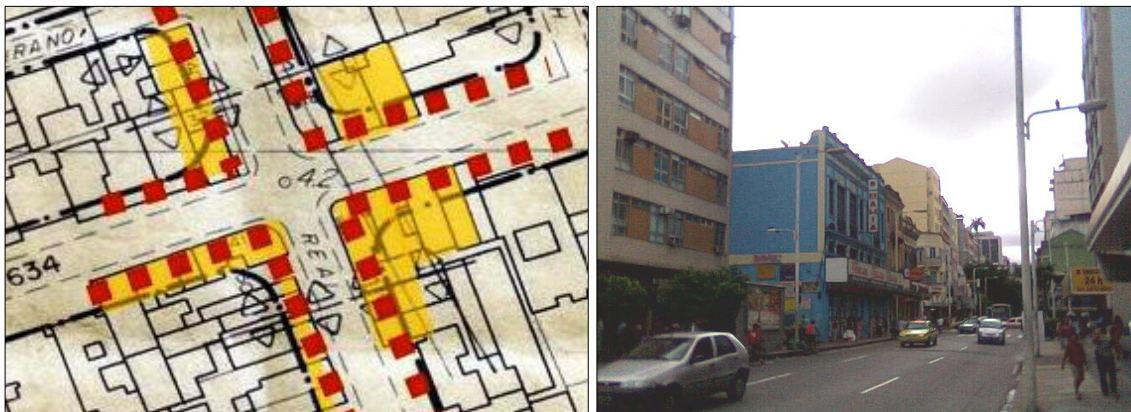
<sup>8</sup> Embora a normativa urbanística (planos diretores, legislação de uso e ocupação do solo, instrumentos urbanísticos, projetos de alinhamento e decretos específicos) não seja suficiente para proibir, ou estimular, na prática, qualquer uso, elas ora contribuem para a criação, ora para a superação das situações de vazio urbano e, registram, em última análise, como o poder público trata a questão.

<sup>9</sup> Nas entrevistas realizadas e na revisão bibliográfica a normativa urbanística é um dos fatores mais frequentemente mencionados para a criação de situações de vazio urbano. Ver PCRJ (198?).

<sup>10</sup> Vaz e Silveira (1998).

<sup>11</sup> A “*servitude d’alignement*” estabelecida por Haussmann, em Paris, resguardando os cofres públicos nos prováveis alargamentos de vias que iriam ocorrer, cinquenta anos antes da criação do Projeto de Alinhamento (PA), no Rio, em 1903, pode ser considerada como a sua precursora.

verifica<sup>12</sup>, se deterioram e, com o tempo, se inserem no quadro de vazios urbanos de acordo com as diferentes condições de uso e ocupação. A normativa urbanística mostra, nesses casos, características desterritorializadoras.



**FIG. 050. PA: vazio normativo.** Como a implantação do PA não ocorre ao mesmo tempo: alguns sobrados comerciais ainda permanecem; são criadas empenas cegas; a via não é alargada ou renovada; nem a cidade preserva sua memória urbana (como assinalam planta e foto das ruas Voluntários da Pátria e Real Grandeza, em Botafogo), Vazio projetual normativo, vazio de sentido. Des e Foto: AB, 2005.

É importante mencionar, ainda, que a normativa urbanística criada especificamente para as áreas remanescentes de intervenções urbanas, como a APA (área de proteção ambiental) da Cidade Nova, o zoneamento especial das esplanadas do Castelo e de Santo Antonio, ou mesmo, as áreas sobre o sistema metroviário (ZE9) ainda pouco contribuíram para a reativação das situações de vazio urbano criadas.

Retomando a questão dos **vazios ferroviários** é importante ressaltar as razões pelas quais eles foram incluídos entre os vazios estruturais e não entre os demais vazios projetuais associados à construção de estruturas viárias, no séc. XX, como os vazios viários e metroviários.

A implantação do sistema ferroviário em meados do século XIX além de facilitar o transporte de cargas e de passageiros entre o Distrito Federal e as demais cidades e estados, atuou, sobretudo, como um grande indutor de transformações no espaço urbano carioca. Entre elas, o aterramento do Mangal de São Diogo, a possibilidade de implantação de fábricas em áreas distantes da área central e a criação de novos bairros a partir da urbanização das áreas em torno das estações ferroviárias. No entanto, mesmo que este sistema de transporte represente, atualmente, uma grande cisão

<sup>12</sup> A aplicação ideal do PA inclui demolição de todas as edificações que fazem face à via a que se quer alargar, ampliação ou abertura da nova rua alargada e construção de novas edificações.

espacial, a sua implantação não implicou na criação de vazios esvaziados, já que, na maior parte das vezes, a urbanização seguiu-se à chegada do transporte ferroviário.

Atualmente podem ser observadas muitas situações de vazio urbano ao longo da via férrea, sobretudo nos bairros das zonas norte e oeste. São situações configuradas por vazios residuais compostos por terrenos filiformes e triangulares pertencentes à rede ferroviária. Situações que foram recentemente beneficiadas pela edição de medida provisória, ao nível federal, que estabelece condições para atuação nessas áreas.

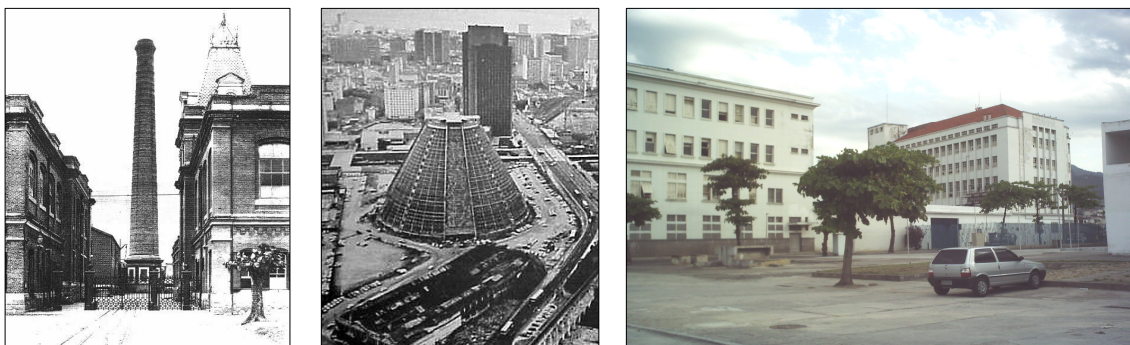
Além dessas situações de vacância, que se inserem mais entre os vazios conjunturais que projetuais, a maioria dos vazios ferroviários está associada à obsolescência funcional, tanto do transporte de carga ferroviário para o antigo porto, como da operação da rede de passageiros. Essas transformações demandam menores áreas de manobras e permitem a transferência das oficinas para áreas mais distantes da cidade.



**FIG. 051. Vazio ferroviário e ambiental.** Oficinas da Estação São Diogo (1), próxima à antiga Estação de Ferro Caril Guarany, entre a Av. Francisco Bicalho e R. Pedro Alves (2), integram o projeto Porto do Rio e representam grandes enclaves urbanos. A Estação da Leopoldina, desativada há alguns anos, integram Projeto de Reabilitação Integrada de São Cristóvão. O gasômetro (04) é um grande vazio ambiental. Fonte: JPJ, 2005.

• **categorias complementares: uso, edificação, meio ambiente** •

Quanto ao uso anterior algumas tipologias de vazios urbanos são mais freqüentes na cidade do Rio de Janeiro, como os vazios industriais e portuários.



**FIG. 052. Vazios industriais.** Fabrica Bangu, Fundação Progresso, Fábrica da Brahama na Cidade Nova.

Os **vazios industriais** podem ser observados tanto na área urbana central, onde se instalaram as primeiras indústrias, como nas áreas de expansão próximas ao ramal ferroviário ou à Av. Brasil, posteriormente privilegiados para localização de uso industrial. É bom ressaltar que embora se observem inúmeras situações de vazio urbano industriais, nem sempre a transferência das indústrias para as áreas de expansão gerou situações de vazio urbano no tecido consolidado. Edificações industriais da área urbana central foram muitas vezes reutilizadas para instalação de fábricas de menor porte e para armazenamento e estocagem<sup>13</sup>.

Já na área de expansão, onde muitas das grandes fábricas foram indutoras do processo de ocupação da área, o ingresso delas em uma situação de vazio urbano, tem significados distintos. Esses vazios industriais representam, não apenas a subutilização da infra-estrutura instalada, como o esvaziamento simbólico do *centro fundador* que produz rebatimentos perceptíveis no tecido urbano organizado em torno dessas grandes áreas agora esvaziadas. Vale, no entanto, destacar, que a reativação de algumas dessas fábricas para o uso comercial, como os shopping-centers Nova América, instalado na antiga fábrica Nova América, em Del Castilho, e Norte Shopping na antiga Fábrica Klabin, em Cachambi, às margens da Linha Amarela, promoveu uma nova inscrição dessas áreas em seu entorno imediato, e na cidade. Observa-se, nestes casos,

<sup>13</sup> Esse processo ocorreu, sobretudo, na virada do século XIX para o século XX (Abreu, 1989).

uma revitalização impulsionada pela valorização decorrente da proximidade à grande via (Oliveira, 2000) e, até mesmo, uma refundação da área ancorada no uso comercial.

Os vazios industriais demandam, em alguns casos, que se realize uma recuperação ambiental antes que possam ser destinados a outros usos e que representa, muitas vezes, um obstáculo às propostas de reativação do vazio urbano seja pelo alto custo operacional como pelo tempo exigido para requalificação do terreno.

Muitos vazios industriais incluem edificações representativas de um patrimônio cultural de reconhecida significação arquitetônica e simbólica a ser preservado<sup>14</sup>. Edificações que demandam a implementação de um conjunto de ações destinadas a salvaguardar o patrimônio tornando perceptíveis suas qualidades sem modificá-lo e criando condições para que acolham novas atividades<sup>15</sup>. A atuação em terrenos e edificações de relevante patrimônio industrial carioca ainda merece debates mais aprofundados.



**FIG. 053. Píer da Praça Mauá (1986/2005).** A desfuncionalização torna-se mais grave quando atinge tecidos dominados por uma atividade ou instituição. Fotos: AB (1986) e de JPJ (2005).

Os **vazios portuários** cariocas foram gerados pela obsolescência da atividade portuária, tal qual era praticada até o final da década de 1970, quando, então, passou por transformações estruturais que demandaram uma mudança nos métodos de armazenamento, na estrutura necessária para receber embarcações de grande porte e na criação de estruturas teleportuárias. Os vazios portuários da cidade do Rio de Janeiro estão concentrados na antiga área portuária localizada na área central. Os vazios portuários são uma de suas situações de vazio urbano características da área. Eles incluem armazéns, galpões, estações portuárias e ferroviárias, pátios de manobras

<sup>14</sup> A recuperação do patrimônio industrial tem se constituído, por exemplo, em algumas comunas da região metropolitana de Paris voltadas, predominantemente, para as atividades industriais uma ação importante de resgate da significação social e simbólica para os moradores e trabalhadores locais.

<sup>15</sup> Verbetes Patrimônio Industrial e Valorização do SIRCHAL.

ferroviários desafetados, desocupados e subutilizados e transbordam em situações de desestabilização do uso residencial e comercial na sua área de abrangência.

A situação de vacância da área portuária revela uma grande área de vazios urbanos com potencial para reativação e para reabertura da consolidada área urbana central à paisagem marítima<sup>16</sup>. A morfologia urbana da área, composta por dois conjuntos de tecidos homogêneos, um de estreitas vias e lotes coloniais nas áreas de morro e suas franjas, outro de extensos quarteirões de lotes maiores na área aterrada, contornados por vias largas, com alto grau de acessibilidade e conectividade com a cidade, confere identidade à área, em relação às áreas adjacentes. As grandes extensões de vazios urbanos e as vias arteriais que delimitam a área portuária representam alguma dificuldade para o diálogo entre o tecido portuário e o tecido da área em torno, mas não chega a configurar entraves intransponíveis à reabilitação da área. Os maiores obstáculos estiveram relacionados, até então, aos interesses divergentes entre grandes proprietários e a população local. Neste sentido, é importante destacar que as ações urbanísticas devem ser uma das medidas (econômicas, sociais, institucionais e de gestão) a serem propostas para a reabilitação da área.

Os **vazios arquitetônicos** apresentam características específicas quanto à significação simbólica, uma vez que, a permanência da situação de vazio urbano contribui para a deterioração da edificação. Eles podem ser observados em toda a cidade, mas, sobretudo, na sua área urbana central, onde muitos vazios arquitetônicos constituem-se em patrimônio arquitetônico a ser preservado e outros ainda em ruínas urbanas compostas por fachadas com interior vazio em áreas delimitadas por legislação específica de preservação urbana.

Edificações de grandes dimensões ocupadas por atividades tornadas obsoletas têm entre os diversos entraves à sua re-inscrição ao tecido urbano a dificuldade de adaptação da edificação a um novo uso. Os armazéns portuários, por exemplo, constituem-se em vazios estruturais da obsolescência funcional, mas também em vazios arquitetônicos pela significação formal de suas edificações.

---

<sup>16</sup> Conforme propõe Pedrão (1998) ao analisar as áreas portuárias de acordo com a noção de limite.



**FIG. 054. As ruínas urbanas.** Área Central/Lapa. "...em muitas ruínas urbanas, que seguem habitadas, sentimos que são os homens que permitiram a destruição. (...) Nas ruínas habitadas falta o equilíbrio entre o elemento material e o elemento espiritual presente nas ruínas abandonadas. E, assim, as ruínas habitadas tomam esse aspecto problemático, inquieto e amiúde insuportável, de lugares de onde se retiraram a vida e que, sem dúvida, aparecem todavia como recintos e marcos de uma vida".(Simmel, 1998). Fotos: AB (1998, 2004).

Talvez uma das expressões mais recorrentes da dimensão dos passados presentes dos vazios urbanos seja as ruínas, os terrenos ocupados por edificações desafetadas, deterioradas, composta, muitas vezes, apenas por seus elementos remanescentes, como fachadas e estrutura<sup>17</sup>. Elas não são apenas ruínas arquitetônicas cujos “*elementos artísticos que ainda subsistem e os elementos naturais que se instalaram compõem um novo conjunto, uma característica unidade*” (Simmel, 1998), mas em grande parte ruínas urbanas que lembram que “*quando as formas que guardam a memória da história da cidade desaparecem, é a cidade que desaparece*” (Dollé,1999). No entanto, como assegura Doxiadis (1965)<sup>18</sup>: “*uma cidade em que alguns setores não estejam apresentando sinais de desgaste ou obsolescência estaria parada no tempo: não seria uma cidade dinâmica*”.

Além desses vazios arquitetônicos que se destacam pelo impacto na morfologia urbana é importante mencionar os imóveis vazios, embora, se constituam em uma manifestação distinta do fenômeno dos vazios urbanos que está sendo aqui analisado. Eles são, por exemplo, uma das características marcantes do fenômeno dos vazios urbanos na cidade de São Paulo. Contabilizados de acordo com o Recenseamento do IBGE, estima-se que existam 5 milhões de domicílios vagos em áreas urbanas, ao mesmo tempo em que se contabiliza, paradoxalmente, uma demanda de 7 milhões de

<sup>17</sup> O grau de conservação é um critério cujas nuances dependem de dados técnicos complementares e da análise do contexto histórico, porém presente em estatísticas municipais desde 1906.

<sup>18</sup> Para Doxiadis (1965, p. 869) as ruínas resultam “*da deterioração física, da expansão da obsolescência e alteração dos padrões, em resposta às modificações de ordem econômica e social*”. O que justificaria, para o urbanista grego, a renovação urbana das áreas nas quais predominam as ruínas.

novas unidades (Brasil, 2005). Esta relação entre imóveis vazios, déficit habitacional e crescimento das favelas estabelecida por Vaz (1998a) é retomada em alguns estudos temáticos e no *Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais* (Brasil, 2005).

Ações de revitalização e retrofit em vazios arquitetônicos têm promovido, nas últimas décadas, uma mudança na significação negativa dessas edificações não só na dinâmica urbana como nos projetos de reurbanismos. Eles seriam um dos atrativos nesses projetos e, não mais, obstáculos como propõe Leira (1999), não sem algum exagero, que “*não precisamos mais construir, temos edifícios para reciclar*”<sup>19</sup>.

Apesar do Rio de Janeiro ser uma das grandes cidades contemporâneas que integram o atual sistema urbano organizado em *megacidades*, não se observa, ainda, um número significativo de reativações de vazios urbanos voltados para os fluxos de capitais. Do ponto de vista da *reativação dos fluxos (global)* observam-se algumas propostas voltadas mais especificamente para transformação de uso dos vazios portuários e da Cidade Nova para usos compatíveis com as estruturas teleportuárias, ou ainda, com edificações destinadas ao uso comercial e de serviços. A *reativação do lugar* é observada nos vazios portuários, nos vazios de pequena e média dimensões para fins de habitação de interesse social e infra-estrutura urbana correspondente, e nos projetos de reurbanização nos quais os vazios são considerados como elementos importantes para provisão de infra-estrutura de algumas áreas, como os projetos de reurbanização da Rua Pedro Alves e dos morros do Pinto, do Livramento e da Conceição.

Nos **vazios ambientais**, a sustentabilidade é a principal condicionante, tanto na etapa de esvaziamento quanto na de preenchimento. Situações determinadas tanto pelas características físicas do sítio, como pelo antigo uso, que dificultam a sua ocupação e demandam uma operação de requalificação antes que possam ser reafetados. Um exemplo recente no Rio de Janeiro é a desfuncionalização das usinas de Gás, o Gasômetro, em São Cristóvão<sup>20</sup>, nas franjas da área central. Estas estruturas tornadas obsoletas pela mudança na forma de produção do gás comercializado deverão ser mantidas vacantes por um determinado período em função do impacto ambiental gerado por seu uso no tempo.

---

<sup>19</sup> Leira (1999, p.29) a propósito dos projetos realizados para São Paulo.

<sup>20</sup> No Leblon, ergueu-se um condomínio no local destinado anteriormente à produção de gás.



## • critérios classificatórios e condições de uso e ocupação •

A classificação das situações de vazio urbano quanto às suas dimensões é de grande importância para a análise do impacto morfológico e das possibilidades de reativação dos vazios. Analisando os dois extremos, os **vazios intersticiais** e as **grandes glebas**, observa-se que os de grandes dimensões demandam, muitas vezes, importantes trabalhos de requalificação, enquanto os intersticiais parecem sempre à espera de uma destinação de uso.



**FIG. 055. Vazios urbanos: dimensão.** Grande vazio desocupado no R. Henrique Valadares, Cruz Vermelha; vazio intersticial utilizado para estacionamento, no Centro. Fonte: JPJ, 2005; RA, 2002.

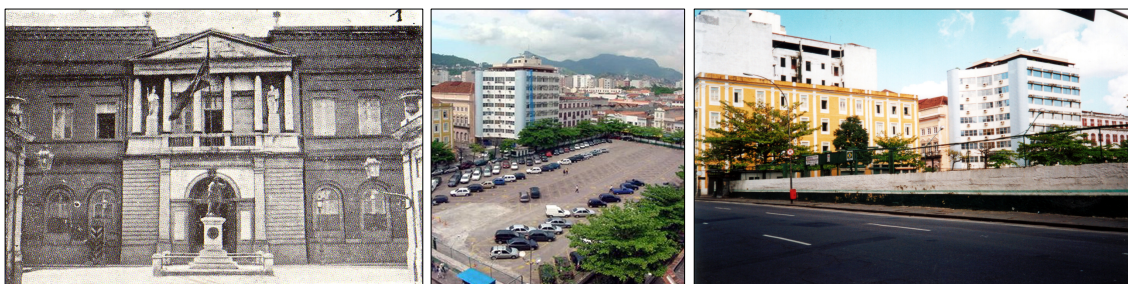
Os vazios intersticiais incluem desde espaços entre edifícios<sup>21</sup>, “sobras” da aplicação da norma urbanística, até áreas de pequenas dimensões remanescentes de intervenções urbanas e dos processos de desafetação e reafetação que atuam como interstícios entre o tecido antigo e o tecido renovado. Esses espaços residuais se expressariam como “*uma descontinuidade, um vazio a preencher de informações e de novos usos*” (Ferrara, 2000). Ou como *zonas amorfas*, segundo Rossi (1995)<sup>22</sup>

E, por fim, quanto às condições de uso e ocupação, vale destacar uma das situações características das áreas centrais: os vazios urbanos subutilizados para estacionamento. Esses terrenos sofrem valorização sem que praticamente nenhum investimento seja realizado e/ou imposto pago. Essa situação pode ser atribuída, de certo modo, ao

<sup>21</sup> Ver Ford (2000).

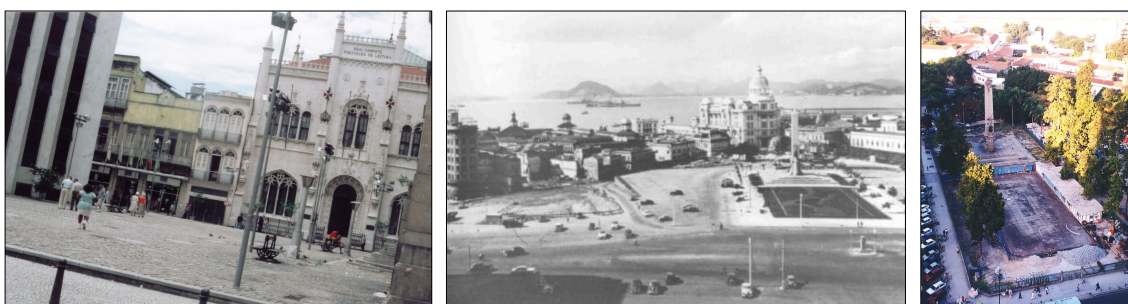
<sup>22</sup> “Partes da cidade que não têm uma estrutura morfológica claramente definida”\_ seriam áreas mortas da dinâmica urbana observadas só nos momentos de transformação. Rossi (1995, p.217)

poder público incentivador da abertura de grandes vias e do uso do automóvel, mas que não constrói alternativas de estacionamento, nem aposta no transporte público que atenda à população<sup>23</sup>. Nessas áreas centrais os terrenos vazios subutilizados para estacionamento se impõem, portanto, no rastro do vazio do Estado.



**FIG. 056. Vazio da Av. Passos.** Antiga quadra institucional no SAARA (foto 1: fachada da antiga Academia de Belas Artes): permanência, alteridade e descontinuidade do tecido urbano. Fotos: Brena (1978) e AB, 2004.

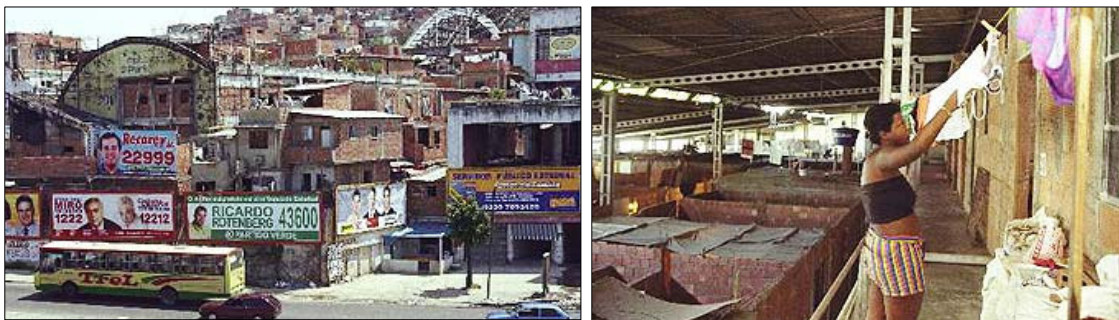
Uma das situações mais emblemáticas de subutilização para estacionamento é a quadra da Av. Passos que abrigou, até 1909, a Academia Imperial de Belas Artes e, até 1938, o Tesouro Nacional. Esta quadra está desocupada desde a demolição dos edifícios para a construção do Ministério da Fazenda. No entanto, diante da localização dos novos ministérios na Esplanada do Castelo, o Ministro da Fazenda requereu instalações na nova área administrativa do Governo Vargas. O espaço vazio remanescente pertencente à União (INSS)<sup>24</sup> é subutilizado para estacionamento. Esta quadra tem significativa significação simbólica como palco privilegiado para observação do conjunto urbano de grande significação cultural abrangido pelo Corredor Cultural.



**FIG. 057. Vazios de paisagismo.** Espaços livres subutilizados, mal conservados, por vezes gradeados, que não convidam ao uso, apesar da possibilidade de contemplação de exemplares arquitetônicos. Tal é o caso da Praça Alexandre Herculano em frente ao Gabinete Português de Leitura e da Praça do Expedicionário na Esplanada do Castelo, ambos na área central.. Fotos: RA, 2002.

<sup>23</sup> A Prefeitura projeto construir garagens subterrâneas na área central sob praças e vias não edificadas, em uma parceria público-privada. Foi concluída a da Cinelândia e está em obras a da Av. Antonio Carlos.

<sup>24</sup> Esta quadra foi analisada por BORDE (2004).



**FIG. 058 A ocupação dos galpões industriais da Av. Brasil (2004).** Mantidos desocupados pelo baixo valor de revenda atribuído às favelas em torno, esses galpões são ocupados por famílias que reproduzem os padrões dessas áreas. Iniciativa que não equaciona a questão habitacional, mas anuncia sua urgência. Fotos: O Globo, 2004.

*Alteridade* e *descontinuidade* foram as principais categorias analíticas, relacionadas aos impactos que os *vazios esvaziados* exercem no tecido consolidado, que emergiram desse panorama de vazios urbanos da cidade do Rio de Janeiro. Eles se materializam no tecido consolidado em um contexto de *diversidade* e *permanência*, categorias analíticas, mais comumente, associadas ao impacto morfológico promovido pelas situações de vazio urbano no tecido consolidado da área central do Rio de Janeiro.

A *alteridade* é uma categoria cultural, de natureza antropológica, que permite compreender a invenção de uma ordem simbólica através da qual se estabelece a relação com o outro no interior de uma sociedade. Trazendo para esta pesquisa observa-se que a alteridade está presente em todas as situações analisadas, sendo associada à relação entre eles e o seu entorno e à invenção de uma ordem simbólica para lidar com a ausência. Ela diz respeito à relação que os vazios urbanos estabelecem com as diversas escalas de análise e podem ser analisadas através das relações (contraste, conflito, de subtração, etc.) que estabelecem com o tecido urbano (dimensões de terreno, de estado de conservação, de uso e ocupação, etc.). É a categoria principal de acordo com a hipótese de trabalho.

A *descontinuidade*, por sua vez, é uma das conseqüências observadas mais freqüentemente nas situações de vazio urbano criadas a partir de um processo de

esvaziamento. Algumas situações, como as ruínas urbanas se sobressaem pela descontinuidade no tempo; outras, como os terrenos baldios ou mesmo os grandes terrenos abandonados que criam enclaves no tecido urbano, pela descontinuidade no espaço; outras, ainda, como a remoção da população moradora e trabalhadora das áreas atingidas pelas grandes intervenções urbanas, pela descontinuidade social. Descontinuidade agravada pela permanência no tempo, no espaço e na sociedade.

A relação proposta entre as categorias *alteridade/diversidade* e *descontinuidade/permanência* permite supor que a modificação de um desses termos, ou o acréscimo de novas categorias alteraria a relação em seu conjunto. A relevância desta suposição está na possibilidade que oferece à transformação da significação negativa dos vazios urbanos cariocas de acordo com as diferentes possibilidades anunciadas por cada situação ao atuar sobre seus impactos morfológicos.

Exemplificando: ao propor atividades que apostem na *impermanência* (usos temporários ou usos provisórios) em vazios urbanos que se destacam pela *descontinuidade* promovida no tecido urbano se atuará sobre a permanência desta situação. Relação presente, por exemplo, nas propostas de usos provisórios das Usines Ephemeres. Da mesma maneira, ao promover novos usos e ocupações associados à significação positiva deste *outro lugar*, se promoverá a diversidade urbana. Outras tantas propostas poderiam ser levantadas a partir da articulação dessas categorias analíticas<sup>25</sup> tanto na demanda pela *reativação do lugar* como na *reativação do fluxo*.

Além da reativação dos vazios urbanos por meio dos projetos urbanos, observa-se no Rio a apropriação cultural, comercial e residencial dos terrenos e edificações vacantes pela sociedade civil, tal como a recente ocupação dos galpões industriais abandonados da Av. Brasil; a utilização de vazios normativos resultantes da aplicação do PA e de vazios conjunturais de dimensões variadas para o comércio popular e os eventos de música e arte, anunciam uma demanda ainda não atendida pela dinâmica urbana. Esses usos temporários acabam se impondo, se fixando. Esses vazios atuam assim como um laboratório de novos usos.

---

<sup>25</sup> Outras categorias da revisão conceitual, como efemeridade, negação, vácuo, impermanência, indefinido, ilimitado e rugosidades, podem ser consideradas para outros contextos urbanos ou escalas de análise.

No contexto carioca, de grande cidade contemporânea de país em desenvolvimento, cujo crescimento esteve relacionado fortemente à expansão em direção às periferias, o debate sobre a atuação em vazios urbanos, sobretudo os de sua área urbana central, esteve até pouco tempo mais fortemente relacionado ao deslocamento, ou não, de investimentos destinados às áreas periféricas. Esta é uma dicotomia produzida que só fez adiar o desenvolvimento da cidade a partir dos seus vazios urbanos. Como já foi analisado anteriormente, o que é necessário são ações planejadas para diferentes situações de vazio urbano. Ações que não apostem apenas na *reativação dos fluxos*, mas também *do lugar*. Em uma cidade com um tecido urbano tão heterogêneo e complexo, ações planejadas têm que deixar de ser associadas à desaceleração dos processos decisórios. A atuação diferenciada e planejada deveria estar sim associada à possibilidade de se construir, efetivamente, a diversidade e a equidade urbanas.

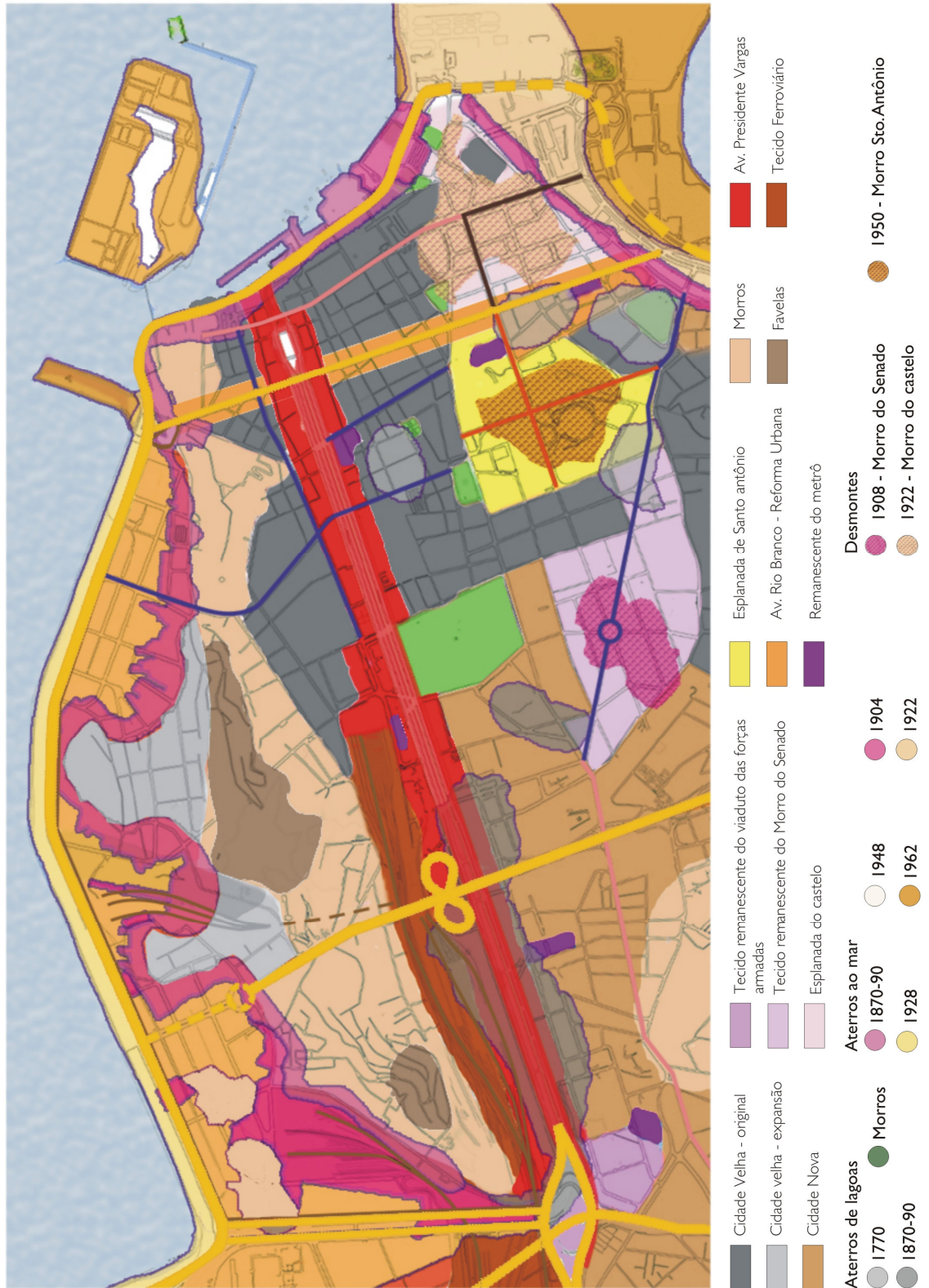
Não se pode considerar que exista um debate solidamente constituído no Rio de Janeiro sobre atuação em vazios urbanos. Eles têm sido em sua maioria, considerados em um contexto da recuperação do patrimônio arquitetônico, desde a década de 1980, ou de projetos urbanos orientados para a construção de uma nova “*ordem urbana*” a partir da década seguinte. Pode-se conderar, sinteticamente, que os debates sobre a atuação em vazios urbanos na cidade se orientaram, inicialmente, para a preservação do patrimônio construído, para a revisão da normativa urbanística *esvaziadora*, para a realização de grandes projetos e o contraponto entre ação por projetos/ações planejadas e revitalização do centro/requalificação da periferia.

O debate sobre a densificação, mistura de usos, transformação para novos usos, em voga na França, chega à cidade nas águas da revisão da normativa urbanística carioca e da importância de uma lei de uso e ocupação do solo atual<sup>26</sup>. Esse debate carece, ainda, porém, de maior amplitude e participação dos setores da sociedade envolvidos.

O mapa da área central, a seguir, mostra o complexo contexto morfológico no qual se inserem os vazios centrais: urbanização concentrada, intervenções urbanas e aterros/desmotes. Vazios que promovem, por vezes, a convivência entre o declínio de idéias anteriores de cidade, o momento atual e as concepções emergentes.

---

<sup>26</sup> Revisão motivada tanto pelo próprio instrumento que traz em seu documento aprovado um prazo para que tal ocorra, como no caso do plano diretor e dos projetos de estruturação urbana, como pela demanda criada com a promulgação do Estatuto da Cidade, em 2001.



**FIG. 058. Mapa tecido urbano da área central.** A urbanização concentrada em torno do núcleo original de ocupação nos primeiros séculos da história urbana carioca, somado aos aterros e desmontes promovidos na área conformaram um tecido heterogêneo onde os vazios urbanos promovem, por vezes, a convivência entre o declínio de idéias anteriores de cidade, o momento atual e concepções emergentes. Des: JPMT, 2006.



**FIG. 060 Vazio urbano localizado na Rua do Senado.** Terreno desocupado na Cruz Vermelha, uma espacialidade criada na área urbana central carioca no terreno remanescente do desmonte do Morro do Senado, no início do século XX. Fotos: MC, 2001.

A área central apresenta um diversificado quadro de vazios urbanos com situações, por vezes, bastante específicas. No entanto, a categoria que se sobrepõe às demais, neste caso, é a de *vazio central*. Isto é, vazios localizados em áreas que exercem alguma centralidade, participando, assim cotidiano de um número maior de cidadãos. Eles são *vazios centrais*, também, pela transformação que sua reativação pode promover na situação de vacância e no impacto morfológico criado na área em torno; e, sobretudo, no enfrentamento dessa questão.

Os vazios urbanos da área central se destacam pelo papel desempenhado no mercado de terras urbanas, pois, mesmo sem uso efetivo, sofrem valorização do mercado. Um aspecto especialmente perverso uma vez que o maior proprietário de terrenos vazios valorizados na área é o Estado, ou seja, o governo federal, estadual, ou municipal (Neves, 1995). Embora exista um grande número de terrenos vazios nas mãos de proprietários particulares e grandes construtoras, como é o caso da Companhia do Metropolitano, pertencem ao Estado os terrenos mais valorizados. Terrenos que, em última análise, ficam fora do mercado de terras urbanas.

Em outras palavras, da mesma forma que o Estado desempenha um papel fundamental na formação e manutenção desses vazios urbanos, poderia, também, contribuir para coibir a formação de novas situações de vazio urbano e equacionar de forma mais justa as existentes. O que vem ocorrendo é que por falta de investimentos \_por diversos fatores\_ nas grandes áreas de vazios urbanos como a Cidade Nova, por exemplo, a ocupação institucional tem sido a principal opção de ocupação dessas áreas.

Analisando as situações de vazio urbano da área central, é possível considerar como situações características da área: os vazios estruturais *da obsolescência* funcional da área portuária; os vazios conjunturais das inúmeras ruínas urbanas; e os grandes vazios projetuais. Observam-se também vazios estruturais e conjunturais relacionados às transformações (fechamento/transferência) nos usos predominantes e vazios projetuais viários (grandes vias e metrô) e normativos. Estes, contudo, exclusivos da área.

Quanto aos fatores que determinaram as situações de vazio urbano central e os que contribuíram para sua permanência observa-se que aqueles relacionados às intervenções urbanas estão mais fortemente ligados ao processo de esvaziamento e os fundiários à permanência<sup>1</sup>. Fatores econômicos, morfológicos e simbólicos estão presentes tanto no esvaziamento como na permanência dessas situações urbanas.

Dessas situações, duas se destacam pelas suas características específicas: as relacionadas à situação fundiária e à morfologia urbana. As primeiras se relacionam aos inúmeros vazios urbanos de propriedade do governo (federal, estadual e municipal), das empresas concessionárias (principalmente, rede ferroviária federal) e das ordens religiosas. Os vazios urbanos associados à morfologia urbana estão ligados à desestabilização gerada tanto pela dificuldade que os estreitos lotes do tecido colonial, localizados em área de preservação, oferecem às transformações de uso, como pela relação de proximidade que se estabelece no tecido urbano da área central entre as inúmeras situações de vazio urbano. Ambas chegam a se constituir, por vezes, em situações quase insolúveis de vazios urbanos face aos obstáculos que impõem à transformação das situações de vazio urbano.

Outras situações de vazio urbano destinadas a um uso anterior de fortes significações simbólicas são de difícil reativação como a do complexo penitenciário Frei Caneca, desativado nas franjas da área urbana central. Algumas reafetações foram cogitadas e projetos elaborados para essas áreas sem que, no entanto, ainda tenham sido efetivamente implantados, prevalecendo a idéia de demolição das edificações e de transformação para uso comercial.

---

<sup>1</sup> As múltiplas instâncias administrativas da cidade ao longo de sua história urbana se traduziram em um contexto fundiário intrincado, responsável pela permanência de muitas situações de vazio urbano, sobretudo, em sua área urbana central.





**FIG. 061. Vazios com forte significação simbólica.** Desativação do sistema penitencial da rua Frei Caneca e da antiga sede da Polícia Civil, na Rua Henrique Valaderes projetada por Heitor de Mello, 1910. Fotos: JPJ, 2005.

O quadro de esvaziamento social da área central foi agravado a partir da proibição de construção de novas unidades residenciais no Centro pelo Regulamento de Zoneamento (1976); pela desfuncionalização e transferência das atividades portuárias para a área portuária do Caju e pelo acirramento do processo de esvaziamento econômico da cidade que, nem mesmo, a fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro. Esse esvaziamento atinge não apenas o rico patrimônio cultural da área, e a população local, mas a cidade em seu conjunto, tendo em vista a inegável centralidade<sup>2</sup> exercida pela área ao nível municipal e metropolitano<sup>3</sup>. Ele produz reperçussões que extrapolam as dimensões físicas dessa área. A área central carioca configura, assim, um recorte bastante expressivo para a análise dos vazios urbanos, uma vez que a sua revitalização urbana, a partir da reativação dos vazios urbanos, pode se constituir, também, na revitalização urbana do Rio.

Considerando que existe uma estreita relação entre as causas pela qual um determinado espaço se converte em vazio urbano e sua história<sup>4</sup>, e que essa relação pode ser verificada nas diferentes escalas do fenômeno urbano, esta revisão histórica parte das situações de vazios projetuais do tecido urbano da área urbana central em busca das raízes desse processo. As intervenções urbanas e os planos urbanísticos que determinaram a formação destes vazios serão analisados de acordo com o contexto

<sup>2</sup> Centralidade sistematicamente subtraída de suas funções administrativa, com a transferência da capital para Brasília, e de serviços, com a consolidação de outras centralidades na cidade.

<sup>3</sup> Ver Segre (1997) para as centralidades cariocas; Vaz (1998) para a articulação entre o processo de formação do espaço urbano e o de seus vazios urbanos e Anderson (2002) para a análise atual da área e do impacto da Lei do Centro.

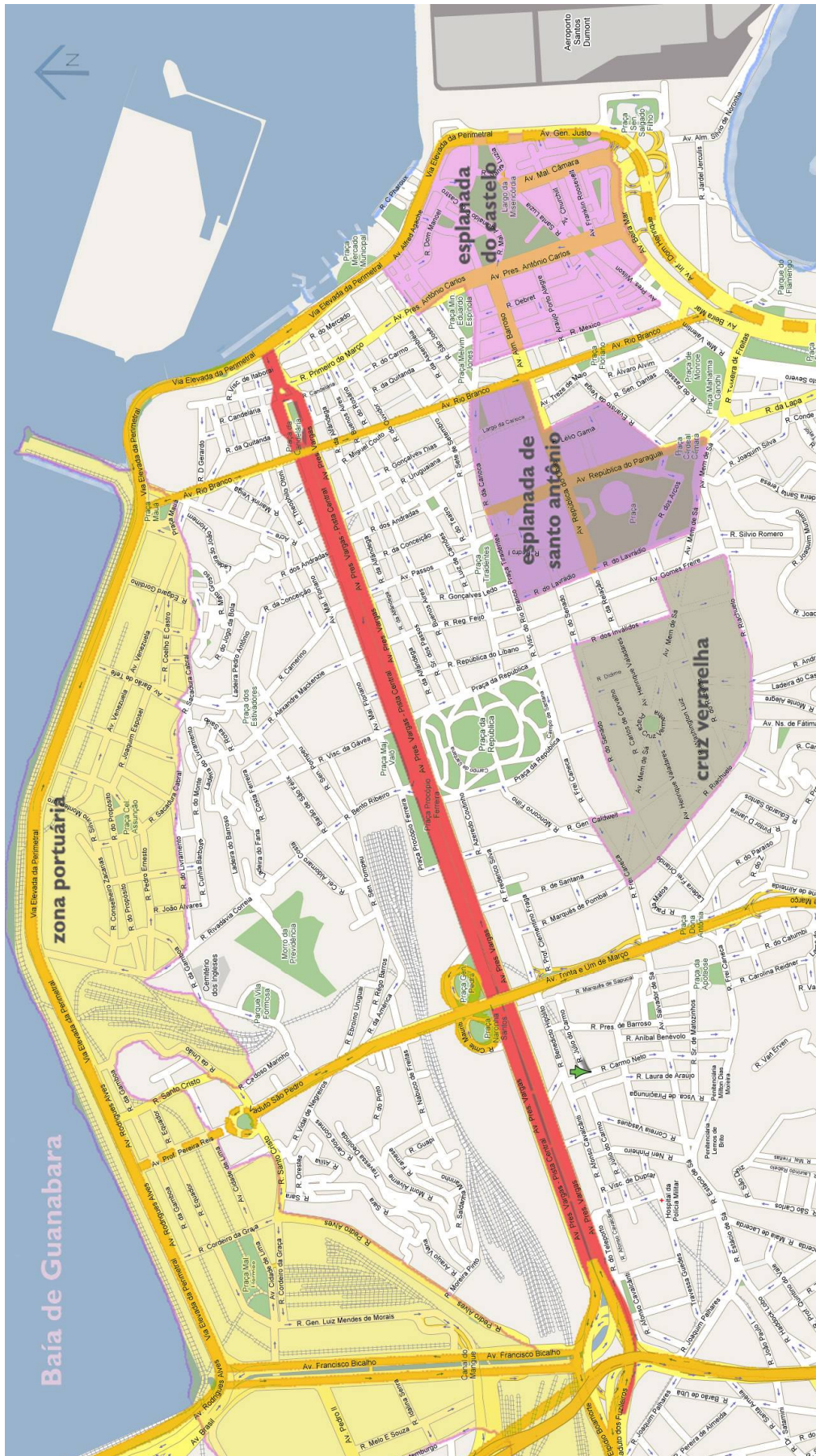
<sup>4</sup> Solà-Morales, 1996, 1998; Fialová, 1996; e Fausto e Rabago, 2000

histórico e urbanístico carioca, seus conceitos orientadores e impactos no processo de formação e transformação dos vazios urbanos. Suas análises se apoiaram na leitura dos mapas que subsidiaram essas proposições e intervenções. O marco inicial do processo de formação dos vazios projetuais foi a Reforma Urbana promovida na área, entre 1903 e 1906. Por décadas estes vazios se destacam como a categoria de vazios urbanos que marcaria quase todo o século XX da história carioca.

O referencial teórico para a análise do processo de formação e transformação dos vazios projetuais da área central carioca se apóia, sobretudo, em estudos da história urbana carioca (Rocha, 1986; Abreu, 1989; Pechman, 1990; Silva, 1992; Needell, 1993; Pereira, 1992; Fridman, 1999, entre outros) e da análise dos planos e projetos urbanísticos realizados para a cidade (Rezende, 1986, 1988 e 1999; Baldez, 1986; Oliveira, 1994; Vaz e Silveira, 1988, entre outros).

<b>VAZIOS PROJETUAIS DA ÁREA CENTRAL CARIOCA NO SÉC. XX: PERIODIZAÇÃO</b>			
PERÍODOS	ETAPAS / EVENTOS	VAZIOS PREDOMINANTES	
1567 1900	Antecedentes do processo de formação dos vazios urbanos	Formação e consolidação da malha urbana (1567-1842)	
		Projetando a transformação urbana (1843-1902)	Vazios estruturais.
1903 1940	Destruição Criativa: Esvaziamento da Cidade Colonial	Reforma Urbana (1903/1906)	Vazios projetuais.
		Morro do Senado/ Porto (1901-1910); Plano Agache (1929) Morro do Castelo e Aeroporto (1922-1937).	
1941 1979	Fúria Urbanística: Renovação e Rodoviarismo.	Av. Presidente Vargas (1941/1944) Morro de Santo Antonio, Esplanada e Parque do Flamengo (1952/ 1965)	Vazios projetuais
		Plano Doxiadis (1965) PUBRIO (1977) PITMETRO (1979)	Vazios projetuais + vazios estruturais
1980 2006	Descontinuidades e Reurbanismos	Corredor Cultural (1984) Projeto Sagas (1988) AEIU Centro / SMH (1994) Reabilitação Urbana (2003)	Transformação de vazios; novos vazios estruturais (obsolescência funcional)

FIG 062. Quadro: Periodização: predominio dos vazios projetuais entre 1920 e 1970. Fonte: AB, 2006.



**FIG. 063. Mapa dos conjuntos de vazio urbano da área central.** Os grandes conjuntos de vazios urbanos participam intensamente da configuração do heterogêneo tecido urbano da área. São eles: o vazio estrutural portuário e os vazios projetuais da Avenida Presidente Vargas, Esplanada de Santo Antônio e Esplanada do Castelo. A Cruz Vermelha (cinza) embora não possa ser considerada como um vazio projetual, foi aqui assinalada em função das muitas situações de vazio urbano que a pontuam. Fonte: JPMT.

**• formação e consolidação do tecido urbano (1567-1839)•**

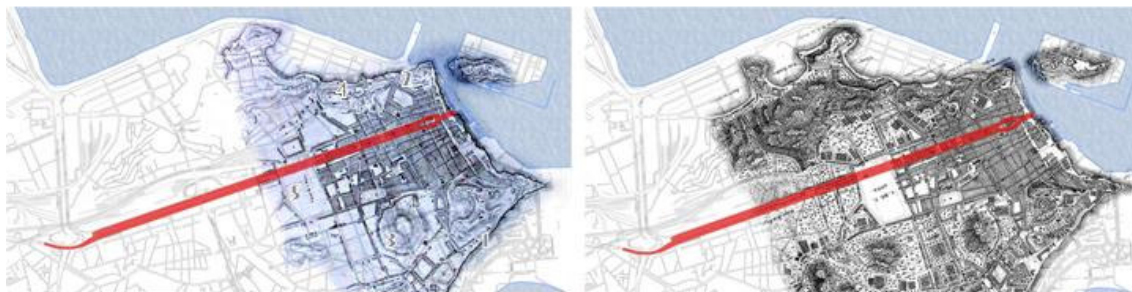
**FIG.064. Primórdios: grandes extensões de áreas ainda não ocupadas.** Uma das características do tecido urbano carioca, nos primeiros séculos de sua história urbana, foi a convivência com áreas vazias próximas ao denso núcleo central. Nos desenhos de Benjamin Mary (1837) vê-se a planície ao norte da cidade com o palácio de São Cristóvão no centro, residência imperial e, na segunda, vêem-se, da esquerda para a direita, os morros do Senado (1), Santo Antonio (2), o Aqueduto da Carioca (3) e, casas à R. Matacavalos (4), atual R. Riachuelo. Fonte: BIB, 1974.

A cidade do Rio de Janeiro construiu, ao longo de sua história, um tecido urbano característico: organizado em torno de um núcleo urbano central compacto e de núcleos isolados nos arrabaldes, associados à função religiosa ou econômica interligados por grandes extensões de áreas vazias. O núcleo original de fundação da cidade<sup>5</sup>, conformado por poucos cheios, como fortes, igrejas e colégios encimando morros, praticamente contíguos, e extensas áreas vazias na várzea permeada de lagoas e alagadiços, concentrava as funções urbanas (administrativa, residencial e religiosa). Uma configuração orientada tanto pela defesa do território como pela natureza desfavorável à ocupação das áreas de várzea próximas à esses morros.

A expansão do tecido urbano em direção às áreas planas foi realizada, em grande parte, à custa da drenagem e dessecamento de lagoas e mangues e da ocupação de núcleos isolados nos arrabaldes. Ou seja, da ocupação de vazios produzidos e existentes. Como consequência tem-se, por quase três séculos, a constituição de um

<sup>5</sup> O Rio de Janeiro começou a ser efetivamente ocupado pelos colonizadores portugueses pelo alto do Morro do Castelo em 1567 no qual construíram uma cidadela murada e fortificada.

tecido descontínuo, fortemente concentrado na área urbana central, dispersa, em núcleos urbanos distantes, permeado de vazios ainda não ocupados entre eles e sem meios de transporte coletivo que os interligasse.



**FIG.065. A malha urbana e os vazios da várzea.** Mapas da Cidade do Rio de Janeiro em 1750 e 1817. Até se tornar capital colonial, a malha urbana do Rio estava confinada aos morros do Castelo (1) e São Bento (2), Santo Antonio (3) e Conceição (4). Esta malha “cortada por oito ruas direitas, bastante estreitas, paralelas e partidas por muitas travessas particulares” (Santos, 1981, p.48), que se rarefazia em direção ao Campo de Santana (5), foi designada, no século seguinte, Cidade Velha. No segundo mapa já se evidencia a ocupação, ainda rarefeita, em direção à Cidade Nova; o adensamento da Cidade Velha; e a ocupação das áreas próximas ao Morro do Senado e em direção à atual Rua do Riachuelo e Lapa, ao sul. Em vermelho, a Av. Presidente Vargas (1944). Fonte: IPP.

É importante destacar nesse período, de formação e consolidação do tecido da área urbana central, três eventos e seus desdobramentos na formação do espaço urbano carioca. O primeiro deles é a transferência da capital da colônia para o Rio de Janeiro, em 1763, em reconhecimento à centralidade econômica e administrativa da cidade, como porto de embarque para a metrópole portuguesa do ouro das Minas Gerais desde a última década do século XVII. Esta posição central, de *cidade capital*, transformaria, definitivamente, o processo de formação do espaço urbano carioca. Não só por atrair, em diversos momentos históricos, fluxos populacionais e de investimentos na modernização da infra-estrutura urbana, como pela demanda de adequá-la às idéias e desígnios de um país que se quis sempre próspero.

Ao tornar-se capital colonial, foram realizadas importantes obras de infra-estrutura urbana. A cidade chega ao final do século XVIII com as lagoas do Boqueirão e do Desterro dessecadas e aterradas<sup>6</sup>, o Aqueduto da Carioca e chafarizes, para o abastecimento d’água, e com um local de encontro batizado de Passeio Público. Nesta época teve início, também, o processo de aterramento das terras alagadiças do Mangal de São Diogo que limitavam a expansão da malha urbana na direção oeste.

<sup>6</sup> O aterro da Lagoa do Boqueirão foi realizado, provavelmente, com as terras do desmonte do Morro das Mangueiras, uma pequena colina não ocupada vizinha aos morros de Santo Antonio e do Senado.



**FIG. 066. Ocupação do Mangue.** Desenho de 1799 mostrando a já incipiente ocupação desses alagadiços atravessado por quatro pontes. Fonte: AGCRJ.

No início do século XIX o tecido urbano colonial da área central se caracterizava por uma trama de lotes de testada estreita e grande profundidade, ocupados por casas térreas e assobradadas, que aproveitavam ao máximo a localização nessa área valorizada, e por lotes mais amplos de uso institucional. Próximo observa-se algumas chácaras, tal qual as dos arrabaldes de Botafogo e Andaraí. Na época, a cidade se estruturava em freguesias urbanas das atuais áreas central e portuária.

É nesta configuração espacial que ocorre o segundo evento que mudaria os rumos do processo de formação do espaço urbano carioca: a chegada, em 1808, da Família Real Portuguesa e seus súditos à cidade<sup>7</sup>. A instalação da Residência Real, em São Cristóvão, e da Residência da Rainha, em Botafogo, faria desses distritos áreas privilegiadas para expansão residencial da burguesia; assim como a do Paço Real, no Largo do Carmo faria dos distritos da Candelária, Sacramento e Santa Rita, áreas valorizadas, pelas novas funções administrativas, econômicas, institucionais e culturais da cidade, para trabalho e habitação. A vinda da Corte representou a liberação de uma série de usos e atividades<sup>8</sup> e um notável desenvolvimento urbano da cidade. A maioria dessas atividades se instalaria na área urbana central, reforçando ainda mais o caráter compacto do seu tecido urbano. Ao fim de dez anos a cidade veria duplicar o número de habitantes, atraídos pelas novas funções urbanas incorporadas à vida carioca após a chegada da corte portuguesa. A cidade que se desenvolvera, teria que começar a expandir seus limites urbanos em direção aos campos da cidade.

<sup>7</sup> O primeiro impacto da chegada da Corte na dinâmica urbana carioca foi a apreensão de inúmeras propriedades para suprir a demanda urgente de instalação dessa *outra cidade* que aportava por aqui.

<sup>8</sup> Fábricas e manufaturas estavam proibidas desde 1785; alfândega, erários e bancos jamais tinham sido permitidos; e biblioteca e jardim botânico foram criados a partir das afinidades eletivas de D. João VI.

Essa expansão tomou, inicialmente, os rumos de São Cristóvão, ultrapassando os limites da trama rarefeita em torno da Praça Tiradentes e do Campo de Santana, áreas anteriormente destinadas aos usos indesejáveis à vida urbana<sup>9</sup>. A intensificação do aterramento do Mangal de São Diogo, a fim de melhorar a ligação entre a residência real e o Paço, favoreceu a ocupação da área que seria conhecida como Cidade Nova<sup>10</sup>.

Grandjean de Montigny, arquiteto francês trazido pela Missão Artística, que chegara à cidade em 1815, se incumbiria de conceber uma nova feição à capital do reino. Os projetos urbanísticos concebidos por Montigny<sup>11</sup>, sinalizam o início de uma transformação no processo de formação do espaço urbano carioca que, até então, era conformado por obras realizadas por iniciativa dos proprietários, foreiros e instituições religiosas<sup>12</sup>, cabendo ao Estado a construção de fortes e de algumas obras de infra-estrutura urbana. Nesses projetos importam, não apenas os preceitos da escola clássica francesa, mas também, a atitude projetual como solução para as questões urbanas emergentes. Uma atitude que desconsiderava o tecido urbano existente e a ele sobrepunha traçados e códigos arquitetônicos franceses.

O terceiro evento que traria desdobramentos para a formação do espaço urbano carioca seria a declaração da independência em relação à metrópole portuguesa, em 1822. A partir de então, a cidade tornava-se capital de um país autônomo e que deveria buscar outras fontes de recursos para realizar os investimentos necessários na sua infra-estrutura urbana. Com a independência veio também a extinção das sesmarias \_ sistema português de concessão de terras do Brasil aos seus eleitos para ocupação e exploração agrícola \_ que vigorava desde o século XVI. Até esta época, as

---

<sup>9</sup> Áreas onde se desenvolviam atividades consideradas pouco higiênicas e incompatíveis com o cotidiano da cidade, tais como desembarque e comercialização dos trabalhadores escravos; trapiches; curtumes mal cheirosos e áreas de despejo de esgotos.

<sup>10</sup> A expansão rumo à Cidade Nova foi incentivada por Decreto Real (26/04/1811). Este assegurava compensações tributárias (isenção da décima urbana por dez anos) para quem edificasse sobrados “*nos terrenos ainda desaproveitados e ainda por aterrar e enxugar*”. As novas habitações seriam destinadas a acomodar “*os que vierem a estabelecerem-se levados do seu interesse ou da necessidade do meu serviço, convindo que elas não falem para que os meus fiéis vassallos possam habitar comodamente*”.

<sup>11</sup> Projetos elaborados entre 1825-1827, no contexto de uma comissão de pintores, arquitetos e pintores, nomeada pelo Senado da Câmara. Tratavam, sobretudo, de reorganizar o traçado da nova centralidade constituída pela atual Praça Tiradentes e Campo de Santana e estabelecer ligação entre elas e a atual Praça XV. Apenas alguns projetos foram realizados, como abertura de pequenas ruas e praças valorizando o edifício da Academia de Belas Artes e a regularização do antigo largo do Valongo. Ver Santos (1981) e Del Brenna (1978).

<sup>12</sup> Obras como igrejas, colégios, abertura e calçamento de ruas, drenagem de pântanos e construção de cais, entre outros serviços públicos. (Fridman, 1999, p. 21).

terras pertenciam à metrópole portuguesa, aos seus donatários, às instituições religiosas ou aos foreiros que quisessem, e pudessem ocupá-la. Com a extinção das sesmarias<sup>13</sup> todo um sistema de ocupação e construção do espaço da cidade entrava em choque em um momento no qual a cidade se expandia.

Ao final desse período, de formação e consolidação do tecido urbano de sua área central, a cidade conheceria um grande desenvolvimento econômico, social, cultural e urbano. A cidade crescera, mas a relação entre cheios e vazios ainda se mantinha praticamente a mesma. Vazias eram as áreas ainda não ocupadas; os espaços livres, como praças, campos e rocios; e os vazios produzidos artificialmente para expansão continuada da malha urbana. Essa expansão ainda seria dificultada pelas grandes distâncias que deveriam ser percorridas à pé ou em transportes individuais<sup>14</sup>.

Há ainda relatos da existência de vazios, constituídos por áreas ainda não ocupadas, no interior da malha urbana no início do século XIX. Luccock (apud Santos, 1981), que aportara com a comitiva real em 1808, relata a existência de extensos chãos não edificadas, principalmente “*nos morros de São Sebastião, Conceição, São Bento e próximo ao Campo e Largo dos Ciganos no interior do perímetro urbano*”<sup>15</sup>; e de apenas poucas casas, mata plena e mangue, para além desse perímetro”. Segundo Debret (apud Santos, 1981), integrante da Missão Artística, os proprietários de terrenos vagos na área central teriam sido obrigados, em 1817, a construir um pavimento térreo, com as suas portas e janelas, sem prazo para conclusão da construção do pavimento. Neste período, portanto, não se podia falar em *vazio esvaziado*, isto é, resultantes de um significativo processo de esvaziamento do tecido urbano.

No contexto dos vazios do tecido urbano em formação destacam-se, ainda, as terras devolutas, pertencentes ao Estado, mas sem destinação de uso\_ situação que, tendo em vista o processo de expansão urbana<sup>16</sup>, demandavam uma solução urgente\_ e o início do processo de esvaziamento do Morro do Castelo, com a expulsão dos jesuítas

---

<sup>13</sup> Sistema português de concessão de terras para ocupação e exploração agrícola em vigor desde a fundação no Brasil.

<sup>14</sup> Morar em chácaras e casas distantes da área central, centro político, administrativo e econômico do município, era, portanto, privilégio dos que podiam contar com transportes individuais.

<sup>15</sup> Delimitado pela Lapa, Rua dos Barbonos, Guarda Velha, Convento de Santo Antonio, Campo de Santana, Rua de São Joaquim, Valongo e São Bento.

<sup>16</sup> A vacância dessas terras permitiu, em alguns casos, que fossem fracionadas chácaras pertencentes aos jesuítas, promovendo a ocupação de áreas próximas à área central. Tal é o caso da urbanização do distrito de São Cristóvão, valorizado pela localização da Residência Imperial.



em 1759<sup>17</sup>. Para além da questão fundiária<sup>18</sup>, o banimento desta ordem religiosa, presente na organização do espaço carioca desde os primórdios, com o núcleo urbano organizado em torno da Igreja de São Sebastião e do Colégio dos Jesuítas no Morro do Castelo, significaria o esvaziamento simbólico do seu centro fundador. Esta perda da centralidade religiosa se somaria à da centralidade político administrativa para o Largo do Paço, após a elevação da cidade à capital da colônia; e à de local privilegiado para habitação da burguesia. Destituído de sua centralidade, o Castelo passaria a ser cada vez mais ocupado por uma população de mais baixa renda e, por conseguinte, alvo privilegiado das ações de intervenção urbana a partir da década de 1840.

Nesta década viria o impulso necessário para transpor os limites urbanos com a implantação das primeiras linhas de transporte coletivo. A cidade começara a se expandir e a se desenvolver, sem que fosse alterada, substancialmente, a relação entre cheios e vazios que até então se estabelecia.

### • projetando intervenções (1843-1902)•

O período que antecede às intervenções urbanas do século XX se caracteriza pela elaboração das propostas urbanísticas necessárias ao saneamento, melhoramento e embelezamento da cidade, apoiadas em análises urbanas. Propostas que, em muitos casos, resultariam na criação de vazios projetuais observados, ainda hoje, no tecido urbano da área urbana central. O marco inicial desta etapa é o relatório elaborado por Henrique de Beaurepaire-Rohan, da qual consta uma série de proposições e recomendações, para enfrentar os problemas urbanos identificados, que fariam parte dos debates sobre a cidade nas próximas décadas. Algumas dessas propostas foram implantadas naquele século e no século seguinte, como o alargamento de vias, quadras e a demolição do Morro do Castelo, vazio projetual ainda presente na área urbana central. Pela primeira vez o arrasamento deste morro era proposto como uma das intervenções necessárias à *remodelação* da área urbana central e, não como um pedido isolado de concessão de obras, como vinha sendo proposto desde o século XVIII.

---

<sup>17</sup> A Carta Régia de 1759 determinou a expulsão dos jesuítas de todos os domínios portugueses e a incorporação de seus bens à Coroa (Fridman, 1999, p.41). Eles retornam ao Rio em 1840.

<sup>18</sup> As terras dos jesuítas foram vendidas e parceladas transformando a estrutura territorial da capitânia.

O desenvolvimento econômico, político e cultural da cidade atrairia uma população cada vez maior de trabalhadores que demandaria, cada vez mais, trabalho e moradia. O desenvolvimento técnico, por sua vez, viabilizaria as primeiras linhas de transportes coletivos que permitiriam a expansão continuada da malha urbana. Por outro lado, a crise habitacional e sanitária não tardaria a dominar o cenário urbano carioca. A tensão entre expansão/ocupação das áreas ainda vazias da cidade e esvaziamento/desafetação da área central se intensificará ao longo desse período tornando, urgente, a realização de melhorias urbanas. A formação da Comissão de Melhoramentos, em 1874, no âmbito da poder municipal, expressa a prioridade dada à questão urbana, seja no tratamento das áreas de expansão norte, objeto privilegiado para análise e proposição do relatório elaborado por essa comissão, em 1875, seja na abordagem das áreas urbana central e de expansão sul, objeto do segundo relatório, de 1876<sup>19</sup>. Guiados por uma orientação higienista e remodeladora, esses relatórios esboçaram, entre outras propostas, a demolição dos morros do Senado e Santo Antonio e reiteraram a do Morro do Castelo. Considerado sem predicados, o tecido urbano colonial tornava-se, conseqüentemente, passível de demolição abrindo passagem para implantar um novo traçado: remodelado, belo e são. Planejava-se, assim, uma nova cidade mais adequada à emergente burguesia industrial.

Além desses relatórios foram elaborados também inúmeros projetos urbanísticos e realizadas duas grandes obras públicas: o derradeiro vazio artificialmente produzido sobre drenagem e aterro do Mangal de São Diogo (1858); e a demolição do Morro do Senado (1901). Os projetos seguem o rastro da atitude projetual esboçada por Montigny<sup>20</sup>; mas não têm maior impacto para a formação de vazios urbanos. Já as duas obras públicas realizadas, não sendo parte integrante de um conjunto de propostas urbanísticas<sup>21</sup>, mas pertencentes a um contexto de concessão para realização de obra pública, são representativas desse período. A permissão para a demolição do Morro do Senado e a consolidação dos debates produzidos no I Congresso de Engenharia, na forma de um relatório, em 1901, fariam a passagem do período de propostas ao de intervenções.

---

<sup>19</sup> O primeiro relatório foi entregue em 12/01/1875 e o segundo um ano após em 29/02/1876.

<sup>20</sup> Ver a análise de Vaz (1998) sobre esses projetos encaminhados à apreciação do poder público.

<sup>21</sup> Ambas já haviam começado a ser empreendidas no período anterior. Mas só seriam efetivamente concluídas no período seguinte com as obras realizadas por Passos. No entanto, é nesse período que elas encontram as condições favoráveis para intensificá-las.



**FIG. 067. Mapa de José Maria Manso (s/data).** Beaurepaire-Rohan faz referência a este mapa e “à carta de reconhecimento que se encontrou nos tombo do antigo Senado, feita nos anos de 1754 e 1755, debaixo das vistas do ouvidor geral Manuel Monteiro de Vasconcellos” (não encontrada). Mapa: A.N.

**O Relatório de Beaurepaire-Rohan, Remodelação do Rio de Janeiro<sup>22</sup>**, elaborado em um momento de expansão da malha urbana seguindo, ainda, os lentos passos dos ônibus à tração animal, se destaca pelo ineditismo da sua abordagem. Apoiado em seu conhecimento da cidade como diretor de Obras Municipais, Beaurepaire-Rohan propõe intervenções orientadas por critérios como saneamento, remodelação e embelezamento. Temas que seriam recorrentes nos próximos relatórios e planos<sup>23</sup>. Este relatório é elaborado em um contexto histórico marcado pelo desenvolvimento econômico e pelo surgimento de uma nova classe dedicada ao comércio, pela epidemia de febre amarela; e pela necessidade criada com a independência do país, de criação de uma identidade não mais associada à forma urbana da metrópole portuguesa.

Os **Relatórios da Comissão de Melhoramentos** foram realizados, portanto, em um contexto urbano e tecnológico distinto daquele de 1843. A instituição de comissões municipais<sup>24</sup>, para elaboração de carta cadastral, publicada em 1874, e dos

<sup>22</sup> O modelo a ser seguido era, desde que a Missão Artística Francesa aportara na cidade, o francês. Modelo que persistiria até a década de 1920, com contornos e motivações distintos.

<sup>23</sup> Ele faz referências aos meios de financiamento, às novas técnicas e, mesmo, à novas tipologias, como uma hospedaria municipal que abrigasse os visitantes que chegavam à capital do Império.

<sup>24</sup> A comissão da Carta Cadastral era coordenada pelo eng. João Alfredo e a de Melhoramentos por Francisco Pereira Passos, Jeronymo de Moraes Jardim e Marcellino Ramos da Silva. (Reis, 1994).

estudos e proposições urbanísticas, seria uma das inovações desses relatórios. Orientado por critérios higienistas, este documento tinha como principal objetivo solucionar questões relativas ao saneamento básico e ao aformoseamento da cidade. O que incluía desde obras públicas (drenagem, canalização, etc.) até parâmetros edilícios para as moradias na área central. Eles ampliaram a área de estudo e as propostas elaboradas por Beaurepaire-Rohan e consolidaram o modelo francês como referência para propostas urbanísticas<sup>25</sup>. A proposição de criação de terras públicas através da demolição de morros passaria, por exemplo, também a incluir os morros do Castelo e Santo Antonio<sup>26</sup>, na vertente sul do perímetro urbano central.

Após a publicação deste relatório, a cidade passou por grandes transformações urbanas: o transporte coletivo encurtou distâncias<sup>27</sup>, facilitando a incorporação de áreas vazias à malha urbana ao interligar núcleos distantes<sup>28</sup>; a área urbana central se consolidou e se expandiu; a conclusão do aterro e canalização do Mangal de São Diogo permitiu a expansão continuada em direção à Cidade Nova. A cidade não tardaria a sentir os primeiros sinais de esvaziamento e deterioração na malha urbana central. Neste período surgem as primeiras indústrias, sendo os serviços públicos implantados à custa de concessões ao capital estrangeiro<sup>29</sup>. Elas se instalariam na área urbana central<sup>30</sup>, sobretudo na Cidade Nova, aproveitando os recém instalados serviços públicos e a proximidade com o porto, ou nos arrabaldes da cidade, impulsionando o seu desenvolvimento.

---

<sup>25</sup> Pereira Passos trabalhara na capital francesa, poucos anos antes, e de lá trouxera o conhecimento sobre as novas tecnologias ferroviárias e da nova feição urbana almejada por Haussmann.

<sup>26</sup> Em 1873 foi concedido ao comendador Joaquim Antonio Fernandes concessão para o arrasamento dos morros do Castelo e Santo Antonio, obra que não foi realizada naquele momento.

<sup>27</sup> O transporte ferroviário foi até o início do século XX o único meio de transporte coletivo regular na direção norte e oeste da cidade.

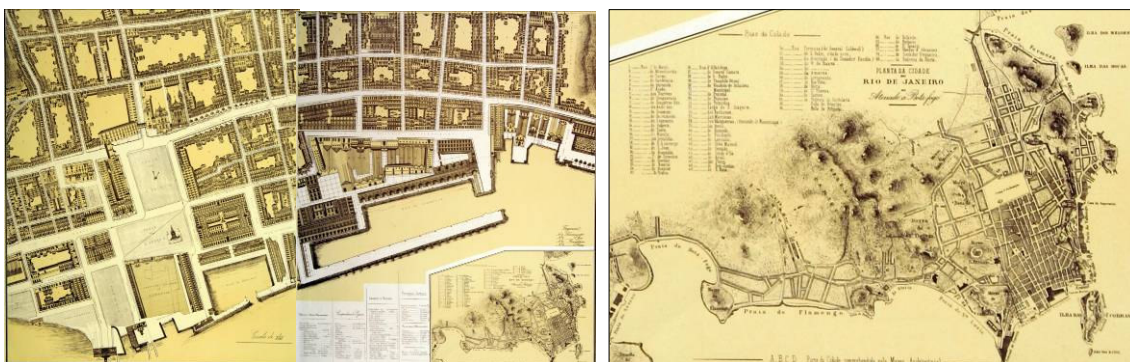
<sup>28</sup> Datam desse período os ônibus (1840) e bondes puxados a burro (1868); os transportes marítimos ligando à cidade ao Porto da Estrela (1844), à Niterói (1862), mas também à França (1843) e à Inglaterra (1851); bem como os trens urbanos (1858) e bondes elétricos (1892). Ver Abreu (1989) e Silva (1992) quanto à estreita relação entre transportes coletivos e configuração do espaço urbano carioca.

<sup>29</sup> Em 1851 foi firmado contrato entre o governo e o Barão de Mauá para a implantação do sistema de iluminação à gás na cidade e fundada a Companhia de Iluminação à Gás, instalada no aterro do Mangue. A nova iluminação na cidade foi inaugurada em 1854. Reis (1992, p.21). Os esgotos sanitários, implementados pela companhia inglesa City Improvements (1862), se localizariam na área de expansão ao sul, na Enseada da Glória.

<sup>30</sup> Localizar-se-ão na área urbana central, sobretudo, pequenas fábricas de calçados, chapéus, confecções, alimentos, bebidas e mobiliário; gráficas; metalurgias leves e fundições. (Abreu, 1989, p.54).

A partir da década de 1870 as áreas de expansão sul e norte começaram a se consolidar e a área central a se esgarçar, afligida pelas crises habitacional e sanitária. A ocupação das áreas ainda vazias no eixo de expansão sul seria considerada como uma oportunidade de moradia salubre para as elites; a de expansão norte como uma oportunidade de desocupar a população de mais baixa renda da valorizada área central; e a área central como objeto de intervenções sobre o tecido urbano a fim de saneá-lo, embelezá-lo e privilegiar uma ocupação predominantemente de comércio e serviços.

Destacam-se, ainda, neste período: a promulgação da Lei de Terras, em 1850; a aceleração do processo de dessecamento e canalização do Mangal de São Diogo; e a demolição do Morro do Senado para o subsequente aterro portuário. Estas obras embora só tenham sido concluídas no período seguinte fazem parte conceitualmente deste período, que antecede à formação dos vazios projetuais.



**FIG. 068. Mapa Architectural (1874).** Representação do centro financeiro e comercial da cidade próximo à Igreja da Candelária. Detalhe ampliado do Mapa da Cidade. A elaboração desses mapas e da Carta Cadastral (1874) foi possibilitada pela Lei de Terras que viabilizou a delimitação dos lotes e seus proprietários. Ao identificar usos e ocupações esta Carta se constituiria em uma base confiável para as análises e proposições da Comissão de Melhoramentos. Fonte: AGCRJ.

A promulgação da **Lei de Terras** se constitui em um evento importante para o processo de formação dos vazios urbanos cariocas por diversos motivos, mas, sobretudo, porque, a partir de então, as situações de vazio urbano passaram a representar retenção especulativa do valorizado solo urbano da área central. Porém, para compreender este papel desempenhado por ela é preciso considerar o contexto histórico que precedeu a sua elaboração. Desde 1759 havia uma grande quantidade de terras livres públicas (incorporadas à Coroa com a expulsão dos jesuítas) disponíveis; após a Independência fora extinto o sistema das sesmarias (1823); os transportes coletivos facilitavam a expansão da malha urbana; o sistema escravocrata começava a perder força com a extinção do tráfico negreiro para o Brasil (1850) e a imigração fora

incentivada, estabelecendo os princípios para uso e ocupação das terras devolutas. Fatores que, associados, criam um cenário preocupante para a elite mercantil: grande oferta de terras públicas; vazio legal quanto ao sistema de ocupação dessas terras; intensificação do processo de expansão da malha urbana; e aumento dos trabalhadores livres e assalariados. Isto em uma cidade cuja metade dos seus habitantes, aproximadamente, eram trabalhadores escravos (Needell, 1993) e o acesso à terra era privilégio de poucos (Baldez, 1986). A partir da promulgação da lei as terras passam a ser de quem as comprasse. Dificulta-se, assim, o acesso à terra aos trabalhadores livres, cada vez mais numerosos; impulsiona-se o parcelamento das antigas chácaras situadas no entorno do núcleo inicial de ocupação e o loteamento de terras nos arrabaldes ao norte e ao sul, criando condições para o surgimento de um mercado de terras urbanas e da atividade imobiliária<sup>31</sup>. Entre os beneficiários está o Estado que passa a poder comercializar as terras públicas devolutas disponíveis. As propostas de demolição dos morros ao sul da área urbana central, ocupados por população de mais baixa renda, podem ser compreendidas, assim, como uma forma de *remover os obstáculos* à valorização da área central, substituindo por terras públicas, e de incrementar o acesso ao valorizado eixo de expansão sul.

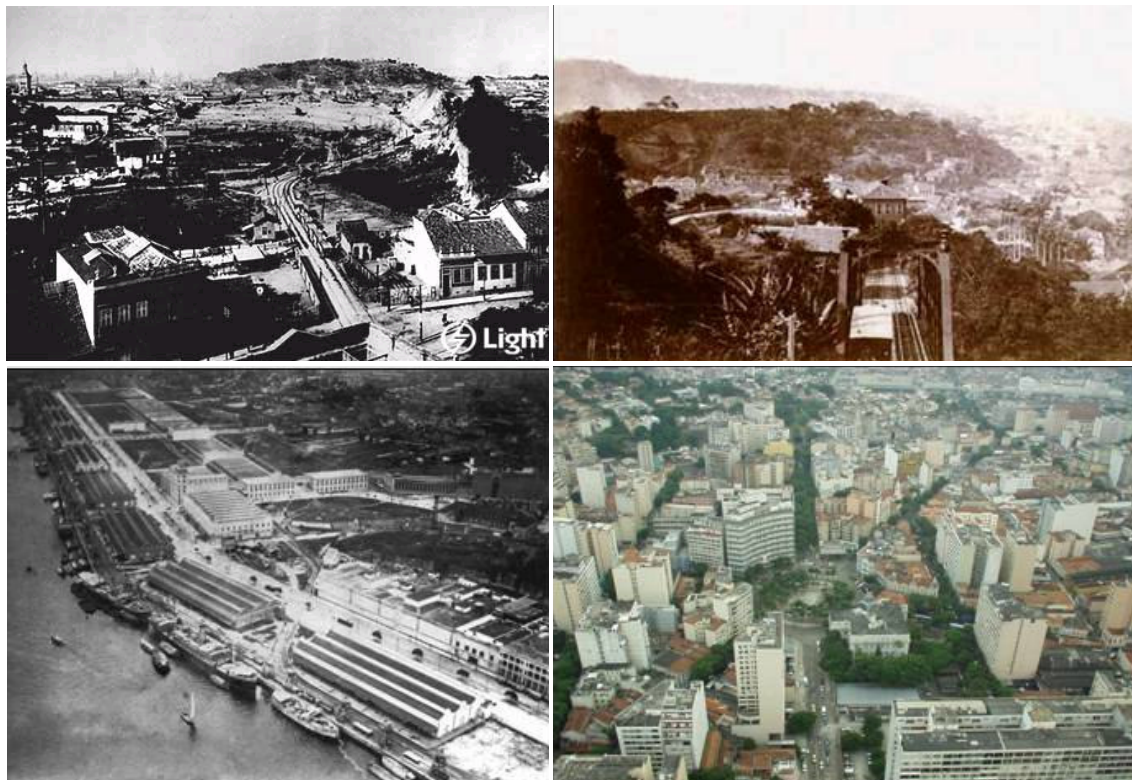
A primeira proposta foi o aterro parcial para a abertura do Caminho do Aterrado, ligando o Rocio Pequeno ao **Saco do Alferes**, no final do século XVIII<sup>32</sup>. Posteriormente, seria construída uma ponte, próxima à Bica dos Marinheiros, proporcionando uma ligação entre os arrabaldes ao norte e a área central. A próxima obra significativa seria a abertura de um canal navegável ligando o Saco do Alferes à Fábrica de Gás (1854), promovida pelo Barão de Mauá, em 1851. O objetivo era transportar carvão inglês para a recém instalada Companhia de Iluminação a Gás, localizada nos terrenos, outrora alagadiços do Caminho do Aterrado. Obra que iria permitir a efetiva ocupação da Cidade Nova, expandindo a malha urbana na direção norte. Lá se instalariam novas indústrias e uma população de trabalhadores imigrantes que afluía à cidade. Mauá instalaria no local a estação central da Estrada de Ferro, em 1858. Na década de 1880 surgiam propostas de aformoseamento do Canal e de

---

<sup>31</sup> As primeiras atividades imobiliárias da cidade teriam sido os foros e aluguéis recebidos pelas ordens e confrarias, desde o século XVIII, na área nobre da cidade (Fridman, 1999, p.41)

<sup>32</sup> Segundo o relatório apresentado por Henrique de Beurepaire Rohan, em 1843, este aterro teria sido realizado com o sistema Mak Adam (conhecido, atualmente, como macadame).

prolongamento do mesmo até o Cais dos Mineiros. Traçado que se assemelhava ao da atual Av. Presidente Vargas. A abertura do canal do Mangue e da Av. Francisco Bicalho, em 1910, concluiria a última etapa de aterro e canalização do Mangue.



**FIG. 069. Morro do Senado: porto e bairro.** As fotos acima mostram o desmonte do morro e a transferência de suas terras para a área portuária. As fotos abaixo mostram o novo porto e o bairro da Crux Vermelha. Fontes: LIGHT (1909), Viana (2001); JPJ (2005).

Em 1901 foi concedida permissão à Empresa Municipal de Melhoramentos do Brasil<sup>33</sup> para o desmonte do Morro do Senado. Esta autorização reconhece e legitima um processo iniciado, de maneira rudimentar, no século anterior<sup>34</sup>, de utilização das terras para aterro portuário. A natureza seria transformada, com o objetivo de adequar a estrutura espacial da Capital Federal à necessidade, imposta pelo capital internacional, de uma estrutura portuária. As obras seriam concluídas apenas em 1910. Essa demolição representou, também, a liberação de terras para criação de um novo bairro residencial próximo ao antigo perímetro urbano, à centralidade do Campo de Santana e à nova ligação norte-sul, a Av. Mem de Sá. Considerando que tanto o bairro, como a

<sup>33</sup> Pertencente aos engenheiros Vieira Souto e Carlos Sampaio, futuro prefeito da cidade (Rezende, 1999).

<sup>34</sup> Telles (1994) considera a demolição do Morro do Senado e a abertura do bairro, no espaço resultante, a maior obra de urbanização do século XIX.

área portuária, foram plenamente ocupados, não se pode dizer que essa demolição tenha sido o primeiro vazio projetual da área central. A atual situação de vacância da portuária é posterior à sua ocupação e está ligada à obsolescência funcional das atividades portuárias tal como praticadas até a década de 1980.

A mudança da população economicamente mais abastada para as novas áreas de expansão ao sul da cidade, fugindo do adensado e insalubre (febre amarela) núcleo central, cria as primeiras *áreas esvaziadas* na malha consolidada da cidade: os sobrados convertidos em habitações coletivas (cortiços) ocupadas pela população mais pobre que permanecia no núcleo central. As chácaras dos morros do Livramento e da Providência, próximos à área portuária, são parceladas, permitindo a abertura de novos caminhos ligando esta área ao tecido consolidado e promovendo o desenvolvimento da área. O processo de expansão, movido à desenvolvimento econômico e transporte público coletivo, promove a transferência de algumas fábricas para áreas mais distantes do município e a formação de novos núcleos urbanos.

Em 1901 era elaborado o Relatório do Clube de Engenharia<sup>35</sup>, como resultado do I Congresso de Engenharia<sup>36</sup>. Este relatório corroborava as análises e proposições do Plano de Melhoramentos de 1876, aprofundava os aspectos técnicos e financeiros, recomendava a elaboração de uma nova Carta Cadastral, que embasasse a proposta de uma ampla intervenção urbana. Proposições que iriam animar o debate sobre a cidade e transformar o espaço carioca nas próximas décadas. A elaboração deste relatório é representativa do novo cenário político, econômico e técnico<sup>37</sup>, que vivia a cidade e o país, e que viabilizaria a realização da Reforma Urbana na Capital Federal da recém proclamada República, em poucos anos. As transformações urbanas, que permitiriam inserir a cidade no novo cenário internacional, tornaram-se urgentes.

Entre 1875 e 1901 o processo de expansão/esvaziamento da malha urbana se intensificou e as crises sanitária e habitacional, se agravaram. O uso residencial de mais

---

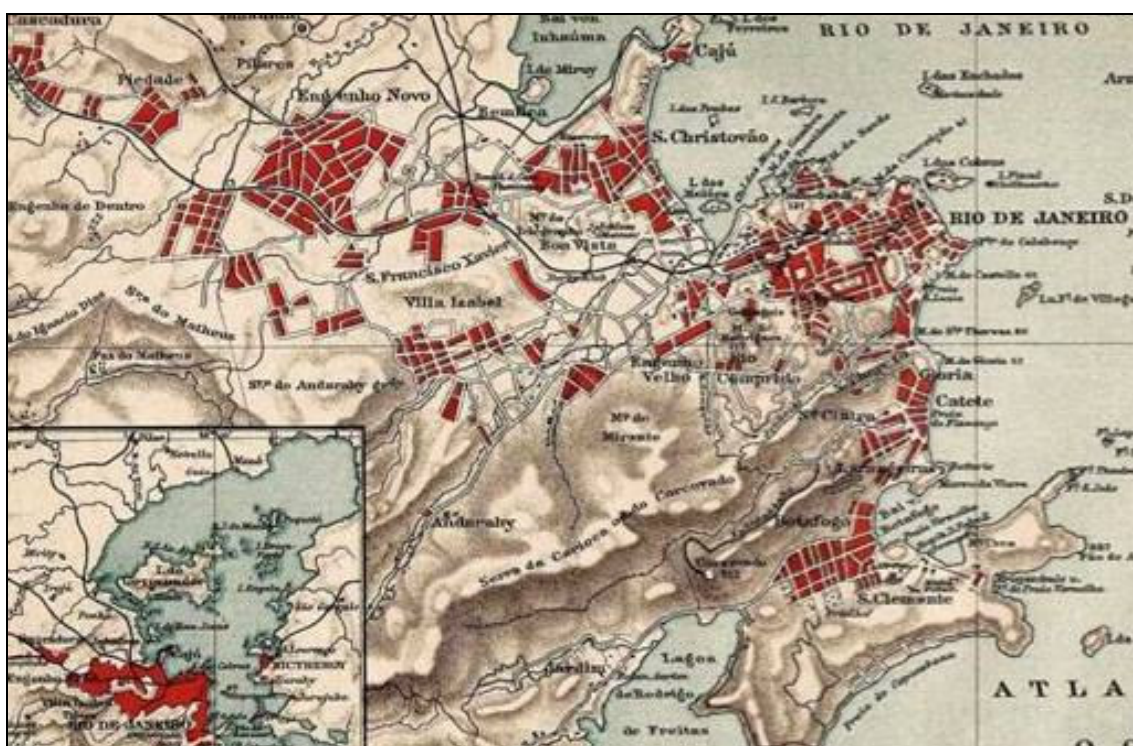
<sup>35</sup> Rocha (1986) atribui ao Clube de Engenharia papel fundamental nas intervenções que transformariam definitivamente a forma urbana carioca no séc. XX. Esta atuação da engenharia começara com o Relatório de Melhoramentos (1875/1876) e só cresceria com a Reforma Urbana. Ver Telles (1994).

<sup>36</sup> Os relatores foram: o Engenheiro Paulo de Frontin e o empresário Carlos Sampaio.

<sup>37</sup> Para a compreensão da relevância da constituição do Clube de Engenharia como um órgão de classe, mas também como uma entidade da sociedade civil de mais amplo espectro, que agregava representantes das classes dirigentes e grandes empreiteiros, comerciantes e industriais interessados na realização das intervenções urbanas, ver Rocha (1986)



alta renda seguiria em direção à Botafogo e São Cristóvão; enquanto o de mais baixa renda ocuparia os morros de Santo Antonio e do Castelo e seguiria a direção das indústrias transferidas para arrabaldes servidos pela ferrovia. A expansão da malha urbana se caracterizaria neste período por uma tensão constante entre expansão e esvaziamento, potencializada pelos avanços tecnológicos nos transportes coletivos. Passam a ser combatidos os cortiços e estalagens considerados, cada vez mais, focos de insalubridade, em uma cidade assolada pela febre amarela, as construções higiênicas incentivadas. Em 1893 é demolido o maior cortiço da cidade, e em 1897, ocupada a primeira favela, no Morro da Providência, ambos próximos próximo à área portuária.



**FIG. 070. Planta da Cidade do Rio de Janeiro em 1898.** Neste mapa de edição alemã, contemporâneo aos mapas da Casa Laemmert, mais conhecidos, mostra com clareza a expansão da malha urbana para os arrabaldes em direção à São Cristóvão (noroeste) e Botafogo (sul) de maneira descontínua. Esta era a configuração espacial sobre a qual a Reforma Urbana iria começar a atuar em cinco anos (1903). Fonte: <http://www.oldmaps>.

Neste período, de 1843 e 1902, estão presentes, portanto, os antecedentes dos principais elementos para a criação de vazios urbanos resultantes de um esvaziamento da malha urbana: consolidação da área urbana central e expansão da malha urbana para além dos limites originais; decretação da Lei de Terras, preenchendo o vazio legal gerado pela extinção das sesmarias, em 1824, subsidiando o nascente mercado de terras urbanas, que faria da valorizada área central alvo predileto de propostas

urbanísticas e arquitetônicas; elaboração de relatórios tratando dos problemas urbanos e reconhecendo a cidade como um espaço de projeto; e elaboração de uma carta cadastral contribuindo para a ampliação do conhecimento sobre a cidade. A partir da segunda metade do século XIX, com a transferência lenta e gradual de alguns usos para as áreas vazias, incorporadas à malha urbana, observam-se também as primeiras áreas desafetadas/ desfuncionalizadas da consolidada malha da área urbana central. Neste período, também, o processo de transformação da natureza ganha novos contornos e dimensões. As obras de aterramento e canalização do Saco do Alferes e Mangal de São Diogo, possibilitadas pelo arrasamento do Morro do Senado, representaram a criação do maior vazio produzido artificialmente, até então, e compreenderia várias etapas até que fosse finalmente canalizado e urbanizado em 1910.

O entrelaçamento dos vários processos em curso no período ilustra o processo de desfuncionalização/refuncionalização e desfetação/reafetação que antecede, muitas vezes, o processo de formação de vazios urbanos. A partir daí as intervenções urbanas realizadas inscreveriam os vazios projetuais na forma urbana carioca.

**• 1903-1940: o bota - abaixo da cidade colonial •**

**FIG. 071. Reforma Urbana 1903-1906.** Alargamento da Rua Uruguaiana. Cenário que iria se repetir, de maneira diferente, nas intervenções urbanas que cortaram a área ao longo do século XX. Fonte: AGCRJ.

Os primeiros anos do século XX se iniciam com uma intervenção apoiada fortemente no trabalho que vinha sendo realizado nas últimas três décadas pelos engenheiros que participaram dos relatórios da Comissão de Melhoramentos e do Clube de Engenharia, a Reforma Urbana de Pereira Passos (1903-1906) e se encerram com um plano, o Plano Agache (1926-1930). Este plano foi oficialmente descartado com o fim da República Velha, em 1930, e retomado pela Comissão do Plano da Cidade, em 1938. Algumas proposições seriam implantadas já naquela década, como a Esplanada do Castelo, ou na seguinte, como a Av. do Mangue, atual Av. Presidente Vargas. A Reforma Urbana (1903-1906)<sup>38</sup> é o marco histórico inicial deste período que se encerra com a aprovação para abertura da Av. Presidente Vargas. A partir daí a escala de intervenção no espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro seria outra.

Ao longo desse período as intervenções urbanas, e as situações de vazio urbano delas decorrentes contribuíram para a valorização da área urbana central. A partir dessa

<sup>38</sup> O Relatório da Comissão da Carta Cadastral apresentado em 1903 continha as diretrizes urbanísticas que seriam seguidas no conjunto de intervenções da Reforma Urbana.

época estarão presentes três condições essenciais para a valorização do lote urbano, e para criação e manutenção dos vazios urbanos: investimentos públicos e privados na área de entorno e legislação urbanística.

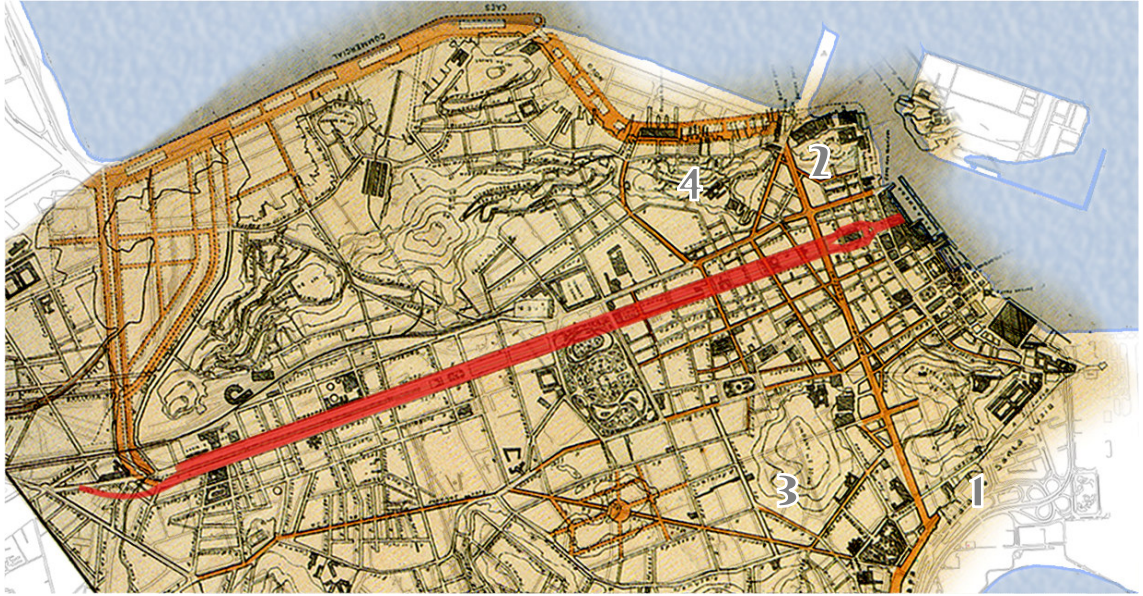
O início do século XX marca o início do processo de formação dos vazios projetuais, promovidos pela racionalidade moderna que submeterá o tecido colonial à tabula rasa, através de alguns elementos fundamentais para a compreensão dos vazios urbanos contemporâneos da cidade do Rio de Janeiro. A partir de então, os vazios projetuais iriam se entrelaçar aos vazios conjunturais e estruturais na conformação do espaço urbano carioca.

É nesta época também que o reconhecimento da diversidade de situações urbanas existentes na cidade do Rio de Janeiro, e, portanto, de conflitos no espaço urbano, faz com que sejam propostas mediações na forma de zoneamentos e regulamentos como a primeira Lei de Zoneamento do Distrito Federal (1925)<sup>39</sup> e o primeiro código de obras da cidade, o Decreto 6000 (1937) que vigoraria até a década de 1970. E, mais do isso, que se concebem as intervenções propostas na forma de um plano para a cidade, o Plano Agache (1929). Este plano é um elo entre as duas legislações, pois, considera tanto a existência da diversidade na cidade, sobre a qual pretende intervir através da aplicação do instrumento urbanístico do zoneamento, como a interface entre espaço construído e espaço urbano, que deve ser regulada através de posturas edilícias.

No início do século XX, o espaço urbano carioca passa a ser conformado de acordo com as necessidades criadas pela concentração e acumulação do capital (Abreu, 1989), produzindo uma inflexão no processo de transformação da natureza e do ambiente construído. Através de sucessivas intervenções urbanas no tecido urbano da área central se promoveria o esvaziamento da cidade colonial. Um processo marcado pela “*destruição criativa*” de morros, edifícios institucionais, comerciais, residenciais e, até mesmos, religiosos. Destruição criativa e criação de vazios espacial e socialmente definidos caminharam de mãos dadas até a década de 1960.

---

<sup>39</sup> De acordo com o Plano Agache (1929) apenas 14% do território era zona urbana.



**FIG. 072. Mapa dos Melhoramentos de Passos (1905).** As novas áreas resultantes do desmonte do Morro do Senado: bairro da Cruz Vermelha e nova área portuária.

A Reforma Urbana promovida pelo Prefeito Pereira Passos, entre 1903 e 1906, marca a implantação do ideário moderno no espaço urbano carioca e a *destruição criativa* como prática urbanística. Seguindo o modelo urbano que transformara a capital francesa nas últimas décadas, Passos promoveu intervenções de renovação urbana e social justificada por critérios de embelezamento e higienismo. Ele propôs uma série de intervenções na área central, conhecidas, não por acaso, como o *Bota Abaixo*. Para viabilizar os novos traçados sobre o tecido consolidado, a primeira ação de Passos é rever Lei de Desapropriações<sup>40</sup> e criar o Projeto de Alinhamento (PA), inspirado no noção do instrumento francês *servitude d'alignement*, que resguardava a municipalidade de onerosas desapropriações, questão não solucionada efetivamente pelas propostas elaboradas anteriormente. O PA seria também um *instrumento de destruição urbana* (Vaz, 2001), uma vez que a sua aplicação não ocorre de forma progressiva desvalorizando edificações atingidas por ele gerando, desde então, inúmeros vazios normativos.

<sup>40</sup> Impõe condições à propriedade da terra urbana e prerrogativas do poder público sobre ela.

Distritos	Prédios																Total
	Que se achavam em condições de ser habitados												Que não se achavam em condições de ser habitados				
	Total I	Ocupados	Desocupados	Número de Pavimentos					Aplicação				Total 2	em			
				1	2	3	4	4	Domiciliar	Industrial	Publica	Mista		Construção ou Reconstrução	Demolição	Ruínas	
Candelária	1150	1125	52	136	557	410	71	6	21	549	14	54	55	53	2	*	1.235
Santa Rita	1350	2206	142	1208	837	257	25	3	1639	133	20	34	27	112	8	87	2.887
Sacramento	2667	2336	111	693	1440	495	35	1	1271	424	13		220	128	28	64	1.776
S. José	1630	1627	23	665	616	314	47	8	1125	84	37		126	72	13	41	
Santo Antonio	2659	2545	114	1514	937	194	10	4	2171	36	15		120	48	23	49	2.779
Sant'Anna	2635	2509	124	2068	490	66	8	1	2168	65	12		141	70	3	68	3.415
Gamboa	3795	3223	72	2365	652	77	3	*	1980	54	9		120	33	3	84	6.258
Espírito Santo	6157	5948	209	3076	1014	62	5	*	3386	43	5		101	42	*	79	4.133

FIG. 073. Quadro: Condições de habitação em 1906. Fonte: IBGE.

Distritos	Domicílios			População	Densidade		Avenidas		Estalagens	
	Particulares	Coletivos	Total		por		Número		Número	
					Prédio	Domicílio	Total	de casas	Total	de casinhas
Candelária	690	5	695	4.434	3.61	6.41	*	*	*	*
Santa Rita	2.343	176	2.521	45.929	17.96	18.22	8	85	13	197
Sacramento	2.782	182	2.914	24.612	8.52	8.45	2	31	2	34
S. José	1.813	24	2.053	42.950	24.29	29.93	1	18	3	16
Santo Antonio	2.725	355	3.081	38.996	14.03	12.66	27	612	10	194
Sant'Anna	2.662	223	2.885	37.266	13.43	12.90	47	406	18	274
Gamboa	3.329	296	3.625	42.049	12.31	11.60	39	220	25	333
Espírito Santo	3.968	192	6.160	57.682	9.22	9.36	68	540	61	667

FIG. 074. Quadro: Domicílios/População 1906. Recorte para os distritos da área central. Fonte: IBGE.

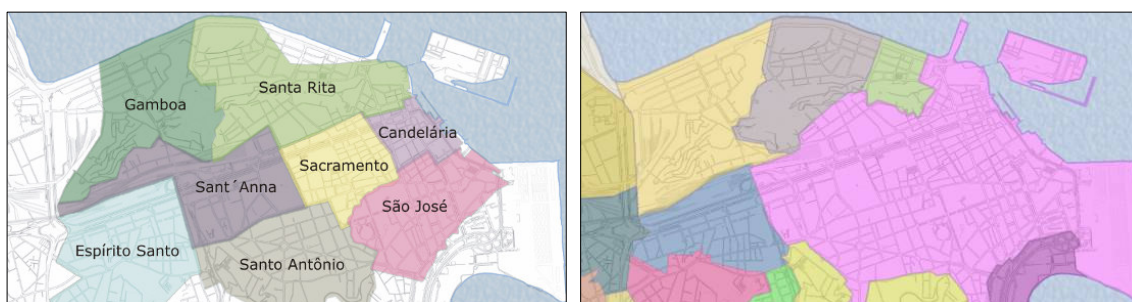


FIG. 075. Divisão administrativa de 1906 e 1930. Fonte: recenseamento de 1906; estatística predial 1933.

Ao final da Reforma, a área central redesenhada se valoriza e, na medida em que passa a se constituir em lugar privilegiado para os usos institucional, comercial e de serviços, desfavorece o uso residencial na área. Só permanecendo na área a população de mais baixa renda em função da proximidade às oportunidades de emprego e que residia em pequenos sobrados e habitações coletivas. A Reforma iria acirrar esse processo de esvaziamento com o Bota-Abaixo promovido nas áreas centrais. Um esvaziamento com um duplo sentido: um que aponta para a desvalorização da área como local de moradia das classes abastadas, outro que aponta para a *desterritorialização cidadã*, ou seja, a expulsão da população mais pobre das áreas valorizadas que, sem opção, afluem para as favelas. A questão habitacional não é equacionada na cidade moderna que emerge, mas transferida para as favelas, estalagens e cortiços que, apesar de proibidos, se mantêm na área à custa da inexistência de políticas públicas habitacionais.



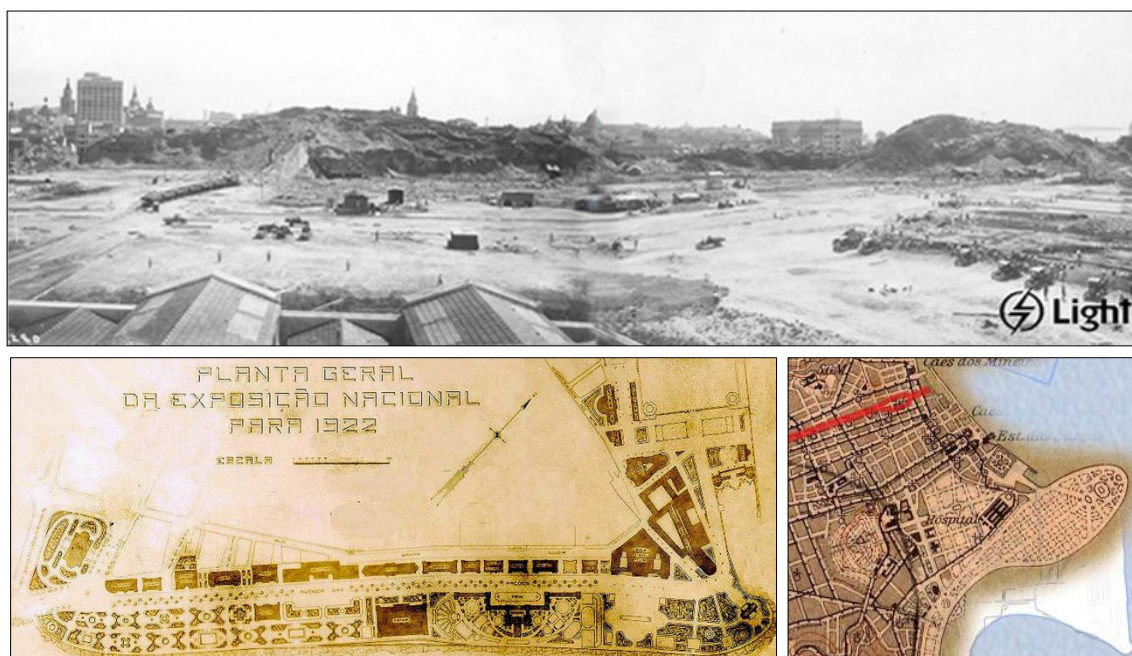
**FIG. 076. Morro do Castelo: primeiros cortes no núcleo inicial da cidade (1904).** O morro do Castelo era predominantemente ocupado por população de mais baixa renda. Ele sofreu o primeiro corte, em 1904, para a abertura da Av. Rio Branco. A nova ocupação foi eminentemente institucional. Fonte: AGCRJ, Viana (2001).

Embora tenha sido realizado, em 1904, um pequeno corte no **Morro do Castelo** para a abertura da Av. Central<sup>41</sup>, e concedida permissão de demolição ao engenheiro Carlos Sampaio, em 1890, o desmonte só começou a ser realizado na década de 1920, na sua gestão como prefeito. Desde o Relatório de Beaurepaire Rohan<sup>42</sup> se alegava que o morro se constituía em uma barreira à circulação de ar marinho ao centro da cidade

<sup>41</sup> Onde se localizam hoje o Museu de Belas Artes, a Biblioteca Nacional e o Supremo Tribunal Federal.

<sup>42</sup> Outros pedidos isolados de concessão para demolição do morro podem ser identificados mesmo antes da proposta de Beaurepaire Rohan. Este relatório permanece, ainda assim, como um marco do período que antecede o processo de formação dos vazios projetuais, pois situa esta intervenção no contexto de uma série de ações urbanísticas que deveriam ser planejadas e executadas na cidade.

e, portanto, um incentivo à propagação das epidemias que assustavam os (investidores) estrangeiros. A realização da Exposição Internacional de 1922 foi o argumento definitivo. Com as terras do desmorte foi aterrado o litoral das Docas da Marinha, indo da Ponta do Calabouço à Enseada da Glória.



**FIG. 077. Morro do Castelo: Demolição e Esplanada.** Detalhe do Mapa de 1922 e Foto aérea do aterro. Neste detalhe do Mapa de 1922 observa-se o vazio resultante do desmorte do morro do Castelo, com a proposta de arruamento do aterro correspondente. A demolição do morro de Santo Antonio, que só iria ser iniciada na década de 1950, já era dada como certa neste mapa. Na Planta da Exposição de 1922 a ocupação acadêmica proposta para a área: o passaporte para o mundo moderno. Fontes: LIGHT, 1921; AB.

Finda a exposição, surge nos terrenos remanentes do Morro do Castelo uma imensa área vazia pública, próxima ao trecho da valorizada Av. Rio Branco que iria receber ao longo da década de 1920 investimentos públicos e privados<sup>43</sup> na construção da nova centralidade política da República Velha. A verticalização do Quarteirão Serrador é a expressão da valorização do solo urbano da área. Ao final da década de 1920, o ambiente construído da área urbana central alcançaria outros patamares.

<sup>43</sup> O empresário Francisco Serrador uniria seus interesses (incorporador imobiliário e distribuidor cinematográfico) na construção de edifícios de escritórios com cinemas no térreo na Praça Floriano que, a partir da inauguração do primeiro cinema, em 1924, seria conhecido como Cinelândia.



Prédios de	1920	1933	Diferença	%
1 Pavimento	111.732	187.762	76.030	68.04
2 Pavimentos	14.919	31.207	16.288	109.17
3 Pavimentos	2.756	4.454	1.708	61.97
4 Pavimentos	192	582	390	203.12
5 - 6 Pavimentos	33	249	216	654.54
7 - 9 Pavimentos	*	85	85	*
10 e + Pavimentos	*	37	37	*
<b>Total</b>	<b>129.632</b>	<b>224.385</b>	<b>94.754</b>	<b>*</b>

**FIG. 078 Quadro Comparativo do nº de pavimentos dos prédios do Distrito Federal em 1920 e 1933.** É possível considerar que os prédios de até 2 andares estivessem localizados nas áreas recém urbanizadas enquanto os de 3 e 4 nos bairros em processo de consolidação e os mais altos na área central, tendo em vista o quadro abaixo. Fonte: Estatística Predial 1933.

Distritos	1920	1933	Diferença	%	Distritos	1920	1933	Diferença	%
<b>Candelária</b> (*)	1.044	988	-56	-5,66	<b>Andaraí</b>	7.640	13.439	5.799	75,9
<b>Santa Rita</b> (*)	2.222	1.935	-287	-14,83	<b>Tijuca</b>	4.454	7.950	3.496	78,43
<b>Sacramento</b> (*)	2.143	2.028	-115	-5,62	<b>Engenho Novo</b>	5.546	9.970	4.424	79,73
<b>São José</b> (*)	1.598	1.172	-426	-36,34	<b>Méier</b>	6.173	12.075	5.902	95,6
<b>Sto Antonio</b> (*)	2.459	2.675	216	8,78	<b>Inhaúma</b>	13.230	23.953	10.723	81,05
<b>Santa Tereza</b>	2.947	3.830	883	29,96	<b>Irajá</b>	14.282	44.566	30.284	212,04
<b>Gloria</b>	5.446	6.670	1.224	22,47	<b>Jacarepegua</b>	8.031	15.984	7.953	99,02
<b>Lagoa</b>	4.865	6.175	1310	26,92	<b>Campo Grande</b>	6.685	14.001	7.316	109,43
<b>Gávea</b>	3.355	5.910	2.555	76,15	<b>Guaratiba</b>	3.149	2.699	-450	-17
<b>Sant'Anna</b> (*)	3.500	3.310	-190	-5,74	<b>Santa Cruz</b>	2.318	3.613	1.295	55,86
<b>Gamboa</b> (*)	5.799	7.149	1.350	23,27	<b>Ilhas</b>	2.001	4.037	2.036	101,74
<b>Espírito Santo</b>	6.935	8.000	1.065	15,35	<b>Copacabana</b>	2.886	7.065	4.179	144,8
<b>S. Cristóvão</b>	6.124	8.741	2.617	42,73	<b>Distrito Federal</b>	<b>129.632</b>	<b>224.385</b>	<b>96.278</b>	<b>73,09</b>
<b>Engenho Velho</b>	4.800	6.451	1.651	34,39					

**FIG.079 Quadro Comparativo da Estatística Predial em 1920 e 1933.** Neste quadro, realizado segundo a divisão municipal existente em 1920, percebe-se o esvaziamento do ambiente construído dos distritos mais antigos da área urbana central (\*), sobretudo no distrito de São José onde se localizava o Morro do Castelo, e um crescimento do ambiente construído em todos os demais distritos cariocas. Na área central o crescimento ocorreu mais fortemente no distrito portuário da Gamboa e do Espírito Santo (que corresponde atualmente à parte da Cidade Nova e Rio Comprido). A maior taxa de crescimento, no entanto, está nos distritos de Irajá, Copacabana, Campo Grande e nas Ilhas. Fonte: Estatística Predial de 1933.



**FIG. 080. A área central à época de Agache (1928).** Esta foto sintetiza algumas das questões colocadas ao urbanista francês: a bem sucedida Av.Rio Branco, aberta há duas décadas; o crescimento verticalizado que dobrara o gabarito no novo quarteirão Serrador (ao sul da avenida, próximo à baía) alcança novos inéditos no edifício A Noite (ao norte), em construção; e a grande área pública, ainda não ocupada, criada pelo desmonte do Castelo.

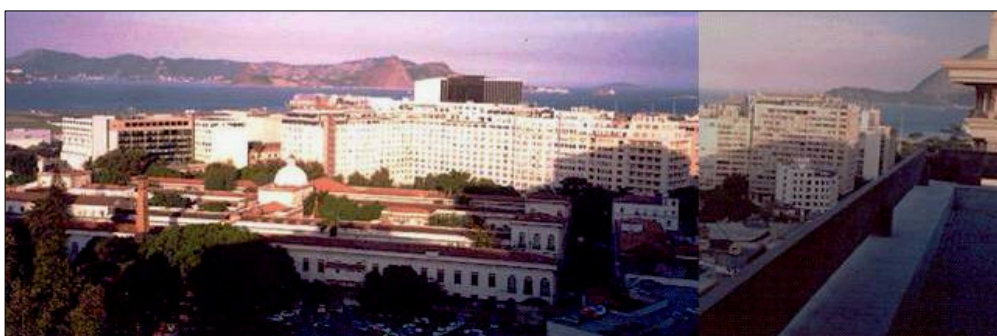
Para organizar este tencionado tecido urbano foi convidado o urbanista francês Alfred Agache. Após um exaustivo diagnóstico urbano da cidade, Agache (1930) propõe diretrizes para remodelação, extensão e embelezamento da cidade. Diretrizes focadas, sobretudo, na estruturação da rede viária, na reestruturação da Esplanada do Castelo e na proposição de uma norma urbanística ordenadora desse crescimento. Sob encomenda de Agache é realizado também o primeiro levantamento aerofotográfico (1928) que seria restituído e publicado somente em 1935. No entanto, no início da década de 1930 a República Velha chega ao fim com a ascensão ao poder de Getulio Vargas<sup>44</sup> e o Plano Agache é engavetado.

Nessas três décadas a *destruição criativa* se banaliza e se consolida como prática urbanística de transformação da malha consolidada, produzindo, em muitos casos, situações de vazio urbano que, ainda hoje, podem ser observadas na área urbana central. Esses vazios projetuais produzidos pelo Estado levarão, a partir de então, a

---

<sup>44</sup> Militar gaúcho egresso do movimento tenentista iniciado nos anos 1920. Vargas promoveria a ruptura com a Política dos Governadores, antigo sistema político de alternância no poder de representantes das oligarquias cafeeira e leiteira.

assinatura de engenheiros e empresários<sup>45</sup>, que desde 1875 já elaboravam propostas urbanas e atuavam, efetivamente, na configuração urbana da cidade.



**FIG. 081. O Castelo de Agache e de hoje.** A esplanada do Castelo foi um dos principais objetos de estudo do Plano Agache que contou com planta topográfica para a elaboração de suas propostas. Hoje: sai morro, entra edifício. Fontes: AGCRJ, AB, 2003.

As intervenções urbanas que redesenharão o espaço carioca virão acompanhadas de normas urbanísticas que buscam ordenar e controlar, não apenas o novo tecido urbano resultante das intervenções, mas a cidade como um todo. No entanto, tanto as intervenções quanto as normas irão promover o surgimento de inúmeros vazios urbanos no tecido consolidado e desempenharão um papel estrutural na dinâmica urbana da área. Dentre os vazios projetuais criados neste período, e que ainda hoje podem ser observados na área urbana central está a Esplanada do Castelo.

---

<sup>45</sup> Os estudos realizados sobre a participação de engenheiros e empresários nesse processo seguem dois caminhos: o primeiro, de caráter descritivo, enaltecendo suas participações, como os de Oliveira Reis (1965, 1994) e Telles (1994); e os de caráter crítico, como Rocha (1986), que compreende essa participação no Relatório de 1901, no contexto do nascente órgão de classe, o Clube de Engenharia. Dentre os engenheiros e empresários que participam desde a Comissão de Melhoramentos dos rumos que tomaram as transformações urbanas da cidade do Rio de Janeiro estão: Francisco Pereira Passos, Paulo de Frontin, Viera Souto, Francisco Bicalho, Carlos Sampaio.

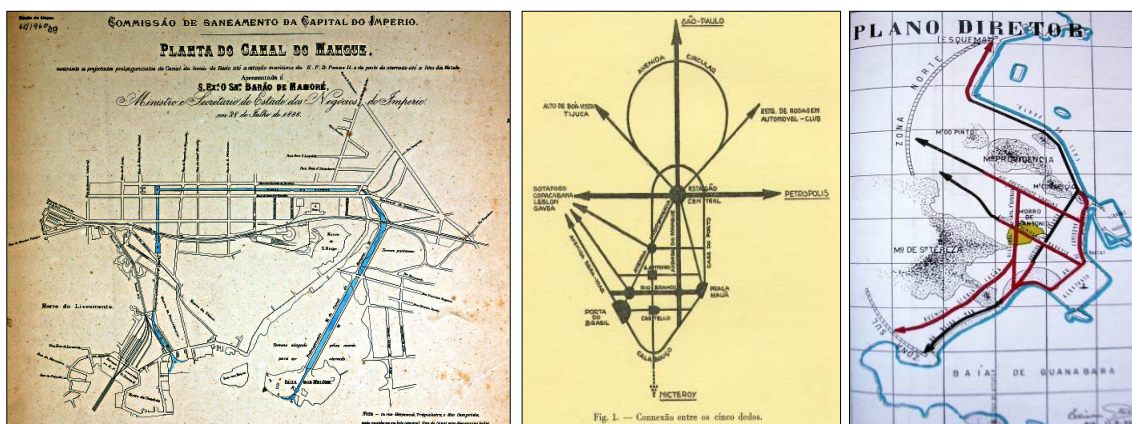
• 1941-1979: fúria urbanística: renovação e rodoviarismo •



FIG. 082. Av. Presidente Vargas (1941). Inúmeros sobrados residenciais, comerciais e edifícios institucionais são demolidos para abertura desta avenida. O novo Bota-Abaixo: ufanismo estadonovista e renovação urbana. Fonte: A.N.

Em 1940, um novo projeto rasgaria o tecido da área urbana central: a abertura da Av. Presidente Vargas. Intervenção que transforma a *destruição criativa* em *fúria urbanística*<sup>46</sup> e domina o debate urbano na época. Conexão será o conceito orientador das intervenções realizadas nessas quatro décadas. Conexão entre os bairros e a área central, entre a cidade e os municípios vizinhos. Em nome dela se promoveram grandes operações de renovação urbana de cunho rodoviarista no tecido consolidado da área central que deixaram, em muitos casos, um rastro de desconexão e cisão. Um trajeto de vazios urbanos que, ainda hoje, pode ser observado na área. Embora os projetos de avenidas, túneis, viadutos e sistema metroviário correspondam a diferentes processos, do ponto de vista ideológico e operacional, ao nível da morfologia urbana são uma das principais causas de situações de vazio urbano, de escalas e tipologias distintas. O período finda, em 1979, com a abertura das primeiras estações do metrô: mesmo subterrâneas, pontuam a superfície de vazios urbanos, uma vez que normas técnicas impedem que se edifique sobre essas estações.

<sup>46</sup> Expressão extraída do título do artigo em que Marques Rabelo comenta as obras realizadas para a abertura da Av. Presidente Vargas (Oliveira, 2002, p.163).



**FIG. 083. A Av. do Mangue e o Plano Diretor de 1940.** A abertura do Canal do Mangue em meados do século XIX foi o passo inicial para as propostas de prolongamento da Av. do Mangue até à Baía. O esquema da conexão entre os 5 dedos propostos por Agache teria no local do Trevo das Forças Armadas a grande rótula na qual se localizaria a Estação Central. Já no Plano Diretor da Comissão do Plano da Cidade (1940) a Av. Presidente Vargas e a Av. Diagonal integravam a proposta de uma nova estrutura viária para a área central. Destaque para a ênfase ao empecilho configurado pelo morro de Sto Antonio. Fonte: AN, Agache, 1930. RME, 1941.

Podem ser identificadas duas etapas internas a esse período. A primeira, de 1941 a 1965, dominada pelos vazios projetuais, pela abertura da Av. Presidente Vargas até o Campo de Santana (1941-1944)<sup>47</sup>, o lento e gradual processo de urbanização do trecho até a Praça da Bandeira e as obras de arrasamento do Morro de Santo Antonio, iniciada na primeira metade da década de 1950. A segunda, de 1965 a 1979, com a contratação do arquiteto grego Constantin Doxiadis para elaborar um plano para o novo Estado da Guanabara, nascido da transferência da capital federal para Brasília em 1961<sup>48</sup>. A transferência da capital significará um processo de esvaziamento de contornos políticos, econômicos e nacionais, que atingirá a cidade em seu conjunto e que criará a necessidade de um novo plano urbanístico para ordenar o desenvolvimento do novo estado. Os vazios projetuais passam a conviver com novos vazios econômicos, produzindo uma tensão resultante da alternância dos princípios de conexão e desconexão.

<sup>47</sup> A abertura do segundo trecho da avenida em seguida ao primeiro, não chegou, no entanto, a acontecer, uma vez que grande parte dos investimentos fora deslocada para Copacabana, área que até o final do século XIX era um vazio para expansão da malha urbana.

<sup>48</sup> Embora estejam sendo adotados como marcos históricos elementos pertinentes aos vazios projetuais, a transferência da capital para Brasília, um marco mais fortemente relacionada aos vazios econômicos, demarca a segunda etapa, por ser um projeto a algum tempo já acalentado. Um projeto que produziu, sobretudo, prédios institucionais desfuncionalizados e situações de vazio urbano associadas aos vazios econômicos.

Concebida por Agache, em 1929, como prolongamento da Av. do Mangue, este projeto foi revisto pela Comissão do Plano da Cidade<sup>49</sup>, em 1938, no ano seguinte ao golpe que instituiu a ditadura do Estado Novo. Neste mesmo ano o projeto da nova avenida exibido em uma grande maquete na Exposição Comemorativa do Estado Novo e publicado o decreto que aprovava a sua abertura. A partir de 1941 a cada aniversário do Estado Novo seria inaugurado um trecho da avenida até o Campo de Santana<sup>50</sup>. A abertura da Av. Presidente Vargas representará a expulsão da população pobre residente na área central e a destruição do patrimônio arquitetônico em um contexto de industrialização e expansão da malha urbana.



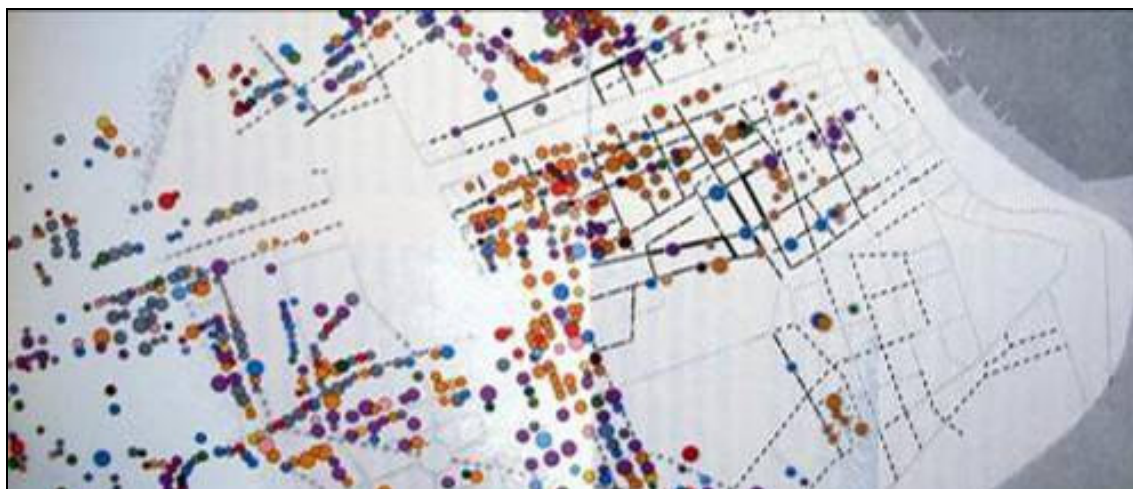
**FIG. 084. A Av. Presidente Vargas em tempos de guerra.** Trava-se na cidade, no início da década de 1940, uma batalha urbana vencida pelo poder público e perdida pelos moradores e comerciantes locais. Fonte: JB, 1942; Reis, 1994.

Os ventos pesados da ditadura do Estado Novo, que apostavam na intervenção maciça do Estado como forma de transformar a sociedade e inseri-la no novo contexto internacional, reproduziu, de certa maneira, o cenário desolador da guerra mundial que assolava o velho continente europeu, no tecido consolidado da área central. Durante quase todo o período da guerra, a população que habitava e trabalhava nessa área conviveu com uma batalha particular: ao som de picaretas, ruíam por terra

<sup>49</sup> Esta comissão foi instituída, em 1938, para retomar e avançar nas propostas elaboradas pelo urbanista francês em seu Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento.

<sup>50</sup> Dodsworth (1955) organiza após deixar a Prefeitura do Distrito Federal uma síntese de algumas questões envolvidas na construção da Avenida Presidente Vargas, sobretudo, os financiamentos.

séculos de história da cidade. A fúria urbanística que atingiu os quarteirões entre as ruas General Câmara e São Pedro para abertura da Av. Presidente Vargas, norteadas pela ideologia modernista de negação do passado (visto como atrasado) e criação de um novo mundo (habitado pelo homem trabalhador, esportista e saudável), reproduziu os arrasamentos promovidos pelos bombardeios em terras européias.



**FIG. 085. A Av. Presidente Vargas e as atividades econômicas.** A sobreposição dos mapas de comércio varejista (tracejado) e de pequenas indústrias (círculos coloridos), à época da abertura desta avenida (IBGE,1967) percebe-se a cisão funcional promovida pela mesma. Des. AB, 2006.

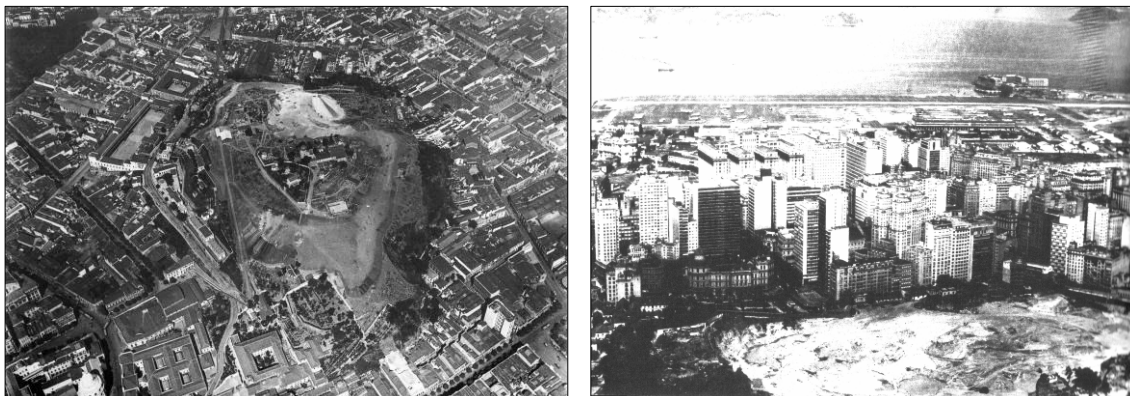
Os investimentos, assim como a centralidade cultural anteriormente exercida pelas áreas centrais, são re-direcionados para o *boom* imobiliário de Copacabana. A expectativa de retorno financeiro do investimento público na Av. Presidente Vargas não se cumpre. Concluído o trecho até a Praça da República, ainda restava o prolongamento até o encontro com a Av. Francisco Bicalho. Para viabilizar a segunda etapa foi contraído, segundo (Reis,1977), empréstimo no Banco do Brasil tendo como contrapartida da prefeitura a cessão de lotes urbanizados de cada lado da nova artéria, bem como na Esplanada do Castelo, ainda fracamente ocupada.

A abertura desta avenida seria um trabalho em andamento por muitos anos. Não podendo mesmo se considerar que, até hoje, foi efetivamente concluído, tendo em vista a grande quantidade de situações de vazios urbanos que persistem desde então<sup>51</sup>.

Embora tivesse sido criado o SPHAN<sup>52</sup> (1937) o novo *bota-abaixo* fez desaparecer mais de 500 edificações, entre eles quatro igrejas de grande significação simbólica e

<sup>51</sup> Ver Benetti (1997) e Lima (1990)

arquitetônica, o edifício da prefeitura, recém acrescido (1935) de um pavimento e vários largos, alguns de grande importância para a história urbana carioca, como a Praça XI. O único edifício monumental preservado foi o da Igreja da Candelária.



**FIG. 086. Desmorte do Morro de Santo Antonio.** Em tecido densamente consolidado,, o arrasamento do Morro de Santo Antonio tinha, mais uma vez, como expectativa a expansão da área central de negócios. Fotos: A.N

Esta primeira etapa é marcada também pelo arrasamento do Morro de Santo Antonio, iniciado em 1952 e concluído, em parte, com a inauguração do Parque do Flamengo na faixa aterrada ao litoral, em 1964. A primeira etapa correspondeu ao arrasamento do morro, remoção da favela existente e aterramento da faixa litorânea do Flamengo, para abertura das vias de ligação. A segunda à realização do parque. Ela representará novas possibilidades de atuação nas intervenções de renovação urbana que compatibilizam o conceito orientador (conexão) às novas demandas<sup>53</sup> de preservação do patrimônio arquitetônico, de ampliação do aeroporto, e de criação de áreas de lazer próximas à área central.

Neste sentido, se a construção da esplanada nas terras remanescentes do Morro de Santo Antonio, reproduz a criação de vazios urbanos do Morro e Esplanada do Castelo, a criação de um parque público nas áreas de aterro ao mar e a preservação do Convento de Santo Antonio representam as novas demandas.

---

<sup>52</sup> O Serviço de Proteção ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), fundado, em 1937, por Rodrigo Mello Franco de Andrade contou com a participação do arquiteto Lucio Costa. Com a criação do SPHAN foi instituída a legislação do Patrimônio Nacional (Decreto 25, de 30/11/1937). As demolições dos bens tombados foram viabilizadas pelo Decreto-Lei 3866, de 29/11/1941, que autorizava o Presidente da República, motivado pelo interesse público, a cancelar o tombamento de bens,

<sup>53</sup> Ao nível internacional, a década de 1960 será marcada pela intensificação do movimento social de apoio à preservação do patrimônio arquitetônico. Ver Introdução.





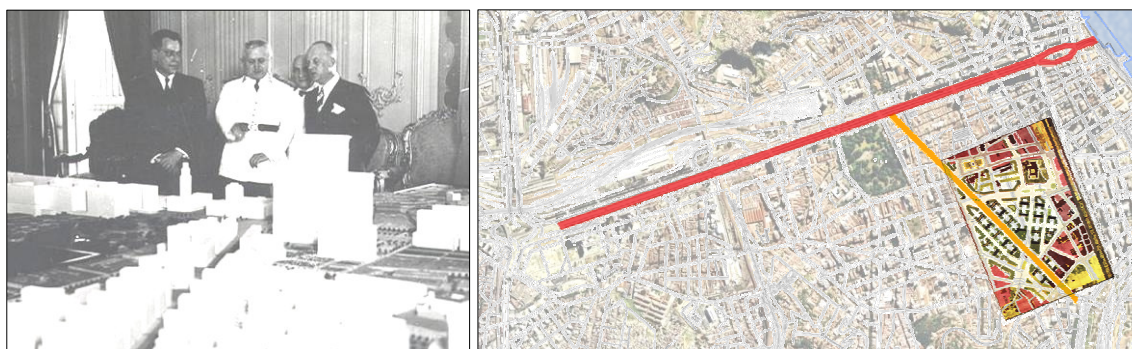
**FIG. 087. Morro de Santo Antonio: Esplanada/Aterro e Largo da Carioca.** Na primeira foto as grandes transformações no limite sul da área central promovidas pelas obras da Esplanada de Santo Antonio. Em construção: a Av. República do Paraguai e a Catedral, em primeiro plano; a Fundação Progresso, cercada por estacionamentos, e os Arcos da Lapa, no plano intermediário; e o aterro do Parque do Flamengo e a Baía de Guanabara ao fundo. Com o desmonte do Morro de Santo Antonio a cidade passou a contar com um grande espaço livre público conectando a área central aos bairros adjacentes da zona sul. Nas fotos abaixo uma porção do morro preservada com o Convento Santo Antonio e Vazio projetual remanescente da abertura da estação do metrô Carioca, no largo de mesmo nome. Fonte: JPJ, 2005.

Além das avenidas Chile e República do Paraguai, uma quarta avenida integrava o escopo inicial dessa intervenção, a Av. Diagonal, que faria a ligação norte-sul entre o Passeio Público e o Campo de Santana. O projeto, no entanto, suscitou inúmeros protestos dos moradores e comerciantes da área atingida pelo traçado da avenida, organizados em uma associação denominada SAARA<sup>54</sup>. Com este movimento a avenida acabou não sendo aberta e ficou assegurada a permanência do casario colonial

<sup>54</sup> Sociedade de Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega, formada em 1962, pelos comerciantes locais contrários à abertura da Av. Diagonal. É um mosaico étnico de convivência cultural e comercial que acontece no polígono de 11 ruas que liga as ruas Buenos Aires, Senhor dos Passos e Alfândega Worcman (2000).

localizado entre a Praça Tiradentes e a Av. Presidente Vargas. O Morro de Santo Antonio seria o derradeiro vazio projetual criado a partir da combinação transformação da natureza/renovação urbana a fim de gerar a ocupação das novas terras com edificações no centro de negócios da área urbana central.

Esplanada do Castelo, Av. Presidente Vargas e Esplanada de Santo Antônio são peças de um mesmo quebra-cabeça. Essas intervenções da fúria urbanística que varreu as áreas centrais até a década de 1960, constituem-se, até hoje, em vazios urbanos nunca efetivamente ocupados apesar dos inúmeros projetos existentes para a área.

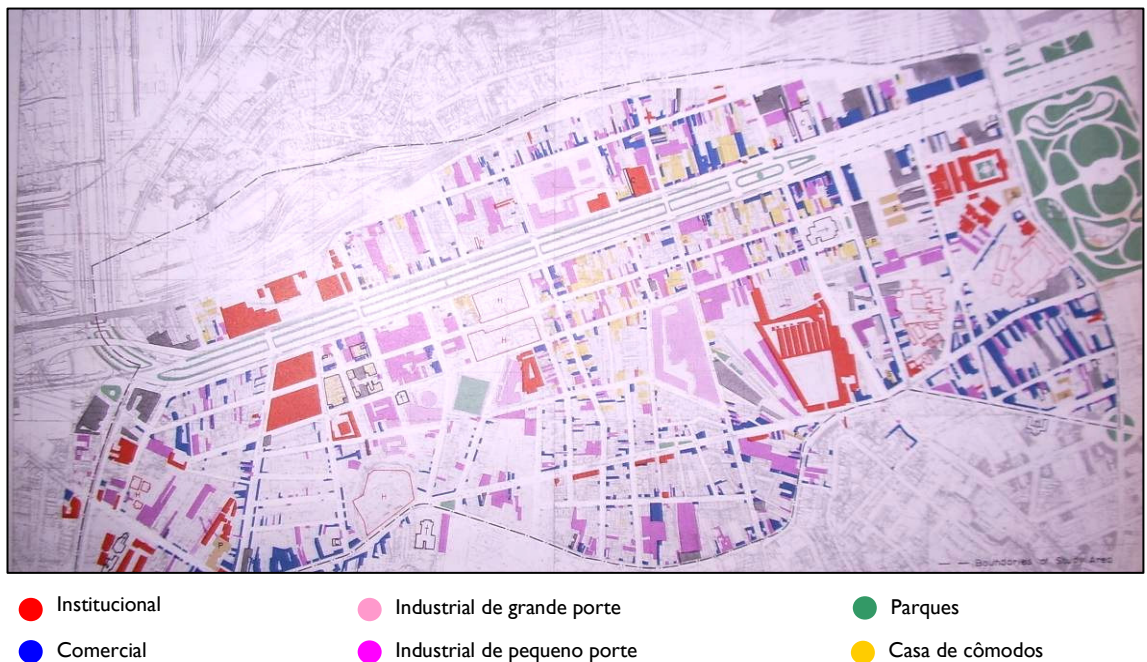


**FIG. 088. Av. Diagonal.** Projeto de Sabóia Ribeiro para a Av. Diagonal (Lapa-Praça da República). O traçado constava da maquete apresentada no Congresso do Estado Novo (1938). Destaque para os altos edifícios propostos para o local da Biblioteca Estadual. O SAARA localiza-se entre a Praça Tiradentes e a Av. Pres. Vargas. Des. JPMT.

A transferência da capital para Brasília, anuncia o início de uma segunda etapa, um período de quinze anos de mudanças no contexto administrativo e de elaboração de planos e propostas de intervenção para adequar a cidade às novas situações: primeiro de cidade-estado, como Estado da Guanabara (1961-1975) e depois como capital do Estado do Rio de Janeiro (1976). As intervenções da fúria urbanística rodoviária facilitaram a expansão da malha urbana, imprimindo novos contornos metropolitanos à cidade, facilitado pela abertura dos novos eixos metropolitanos como a Av. Presidente Vargas (1944) Av. Brasil (1946) e a Ponte Rio-Niterói (1974) e acirrando as desigualdades sócio-espaciais. Muitos desses eixos viários que cruzam a área urbana central foram abertos neste período: os túneis Santa Bárbara (1963), primeiro grande túnel aberto na cidade, Rebouças (1967) e os respectivos Viaduto da Marquês de Sapucaí /Elevado 31 de Março (1970) e Engenheiro Freyssinet (1967); o Elevado da Perimetral (Aeroporto Santos Dumont-Candelária, 1960 e Candelária-Praça Mauá, 1969); o primeiro trecho da Av. Radial Oeste (1963) e o Viaduto dos Marinheiros

(1964), o primeiro do Trevo das Forças Armadas, que limitam ao norte, a Av. Presidente Vargas; e a ponte Rio-Niterói (1974).

O crescimento populacional e urbano da cidade somados às mudanças administrativas tornou necessária a elaboração de um novo plano urbanístico para orientar o desenvolvimento urbano do novo Estado da Guanabara. O **Plano Doxiadis** (1965), buscava reverter a situação de esvaziamento funcional do Rio, reconhecendo a sua dimensão metropolitana e propondo soluções em diferentes escalas de análise urbana.



**FIG. 089. Plano Doxiadis: o Mangue.** A área analisada em micro escala \_ o Mangue\_ corresponde àquela não concluída na década de 1940. No local funcionava, entre outras atividades, um núcleo de prostituição transferido na década de 1970 com a construção da nova sede da Prefeitura e da estação do metrô (Estácio). Fonte: Doxiadis.

No Plano Doxiadis (1965), mais de três décadas após o Plano Agache (1929), a prática urbanística para atuar sobre áreas desestabilizadas é a renovação urbana. Nesse plano, é interessante observar as duas espacialidades escolhidas para análise em microescala do ponto de vista do processo de formação dos vazios urbanos. O Mangue, área de expansão da área central, desde meados do séc. XIX quando foi dessecado e aterrado após a abertura da Av. Presidente Vargas se constituiu em *área de esvaziamento programado*. Ou seja, em uma área composta por população e usos considerados incompatíveis (residências destinadas aos segmentos de mais baixa renda, pequenas e médias indústrias em diferentes graus de conservação e prostituição, entre outros)

com a nova artéria urbana, identificados como *degradação urbana* por Doxiadis, e que, por este motivo, deveria ser objeto de um projeto de renovação urbana. Copacabana passou a ser efetivamente urbanizada na virada para o século XX e, mais efetivamente, a partir da década de 1920. Duas décadas depois, a franca expansão de Copacabana seria um dos responsáveis pelo deslocamento de investimentos da área central, atingindo em cheio a ocupação esperada da Av. Presidente Vargas. Mangue e Copacabana são representativos da dinâmica dos “*vazios comunicantes*”, isto é, de esvaziamento das áreas centrais e preenchimentos dos vazios das áreas de expansão.

Em 1977, pouco mais de dez anos depois do Plano Doxiadis, foi elaborado o Plano Urbanístico Básico (PUBRio), pelo corpo técnico da recém criada Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Este plano tratava do desenvolvimento urbano da capital do novo estado do Rio de Janeiro criado com a fusão com o Estado da Guanabara. A renovação deixa de sobressair como prática urbanística privilegiada assim como a associação degradação e população de mais baixa renda. As preocupações quanto ao desenvolvimento urbano da cidade atingem dimensões metropolitanas. O processo de expansão da malha urbana em direção aos municípios vizinhos seria reconhecido, em 1975<sup>55</sup>, com a criação da Região Metropolitana. A partir desse momento irá se verificar um frágil equilíbrio entre esvaziamento da malha urbana consolidada da área urbana central com a transferência de fabricas e indústrias para esses municípios<sup>56</sup>. No ano seguinte, o novo regulamento de zoneamento da cidade<sup>57</sup> proíbe o uso residencial na II RA (Centro) que, sem seus moradores, se esvazia à noite e nos finais de semana. Contraste não observado nas franjas da área central onde resiste o uso residencial.

Embora ao nível estadual se promova um intenso programa de remoção de favelas e, ao nível federal, sejam construídos conjuntos habitacionais para população de mais baixa renda, dentro do contexto do recém-criado sistema financeiro da habitação, a favela e a periferização se impõem no espaço urbano carioca. Neste período desponta também um novo vetor de ocupação para as classes mais abastadas, a Barra da

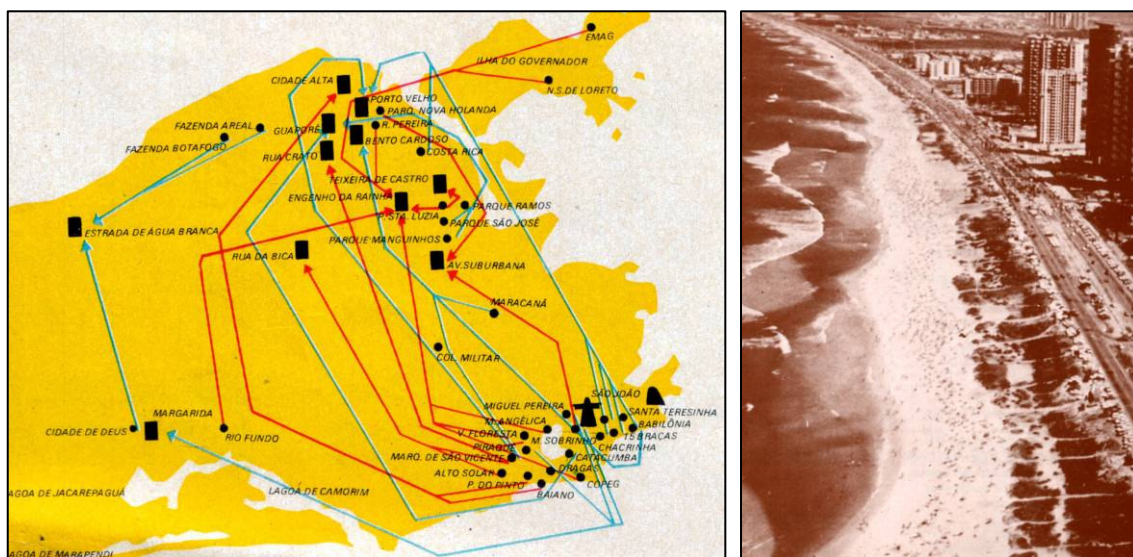
---

<sup>55</sup> Lei Complementar 20, de 01/07/1974, que determinou a fusão e a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) a partir de 15 de março do ano seguinte.

<sup>56</sup> Movimento semelhante ao ocorrido em meados do séc. XIX quando a ferrovia facilitou a transferência dessas atividades econômicas para os bairros periféricos à área central (como São Cristóvão) e para os mais distantes e próximos aos rios (Bangu e Jardim Botânico), privilegiados para as fábricas de tecidos.

<sup>57</sup> Decreto 322 de 03/03/1976.

Tijuca<sup>58</sup>. A expansão em direção às periferias produz vazios urbanos estruturais e conjunturais no tecido consolidado.



**FIG. 090. Expansão urbana.** Na década de 1960 muitos moradores das favelas da zona sul (pontos pretos) e foram transferidos para os conjuntos habitacionais (retângulos pretos) construídos nos subúrbios. Em 1969, o Plano de Lucio Costa impulsionaria o crescimento em direção às áreas vazias da Barra da Tijuca. Fonte: Realidade, 1970.

Em 1979 um novo plano (PITMETRO), desta vez de transportes, produziria grandes impactos na formação dos vazios urbanos com a criação de vazios projetuais insolúveis, já vez que a área sobre as estações do metrô é considerada não edificável.



**FIG. 091. PIT Metro.** Estação Estácio e as duas linhas previstas (linha 1 em vermelho e linha 2 em azul). A linha 2 foi executada apenas do Estácio em direção à zona norte. Traçado pela Estação Uruçuana. Nas estações e ao longo do traçado são áreas com restrições à construção. Fonte: PITMetro.

Este é, portanto, um período de desenvolvimento urbano, mas também de criação de vazios projetuais que permanecem apesar dos muitos projetos propostos.

<sup>58</sup> Plano Lucio Costa para Baixada de Jacarepaguá (1969).



**FIG. 092. O novo sistema viário da área urbana central nas décadas de 1960/1970.** As vias cruzam a área e deixam muitos rastros de vazios urbanos. Des.: JPMT, 2006 sobre aerofotogramétrico de 1976. Fonte: IPP

## transformação, descontinuidades e reurbanismos (1980-2006)



**FIG. 093. Vazios urbanos e o automóvel.** Seja ocupando o interior da fábrica desativa a Kanitz, na Cruz Vermelha (as duas fotos acima à esquerda), seja em estacionamentos na Esplanada do Castelo, ou em torno da Catedral, na Esplanada de Santo Antonio, o grande protagonista dos vazios urbanos nas áreas dos desmontes dos morros do Senado, Castelo e Santo Antonio, é o automóvel. Fonte: AB, 2006 e JPJ, 2005.

O Rio de Janeiro chega à década de 1980, após anos de esvaziamento industrial e econômico da cidade e de banalização da prática da destruição urbana, como uma *cidade partida*, uma cidade social, econômica e espacialmente segregada. Uma cidade cujo tecido consolidado começa a apresentar desterritorializações, desvitalizações e descontinuidades promovidas pelos fluxos globalizados do capital internacional. A partir de então, observa-se um entendimento de que: *a negação da cidade existente*, que orientara as transformações urbanas nos últimos oitenta anos, resultara na formação de vazios social e espacialmente definidos.

Nesta mesma década, a emergência de modos flexíveis de acumulação do capital, por sua vez, condenaria a atividade portuária à obsolescência e à desativação do Porto do Rio, relegando toda uma espacialidade da área central uma situação de vazio urbano. Os vazios da obsolescência, vinculados ao contexto social e econômico internacional, passam a se constituir como um fenômeno urbano significativo.

Surtem neste período também as primeiras propostas de atuação sobre a cidade renovada e recentemente esvaziada pela implantação do sistema metroviário. Essas propostas sublinham a compreensão da cidade como um bem cultural passível, portanto, de preservação e de manutenção do seu patrimônio arquitetônico e urbano.

O Corredor Cultural<sup>59</sup>, norma urbanística concebida como um resgate do valioso patrimônio cultural e arquitetônico do Centro (II RA), não atua especificamente sobre situações de vazio urbano, ou mesmo as considera em seu texto. Ainda assim, se constitui um marco no processo de transformação dos vazios urbanos ao incentivar a preservação, conservação e manutenção, de boa parte da área urbana central e estabelecer a subzona de renovação urbana, onde os imóveis podem ser demolidos, reconstruídos ou, mesmo, construídos, nos terrenos desocupados indicados como “*imóveis de renovação urbana*”. As ações do Corredor Cultural se não coíbem, ao menos, retardaram a inscrição de inúmeras edificações no quadro de vazios urbanos.

O mesmo ocorre com o Projeto Sagas, concebido em um contexto de obsolescência da atividade portuária e de movimentos sociais atuantes, para a preservação do patrimônio simbólico dos bairros portuários. É possível considerar que o Corredor Cultural atuaria mais sobre os vazios conjunturais e projetuais e o Projeto Sagas (1988) sobre um grande vazio estrutural que agrega em sua delimitação inúmeras situações de desestabilização.

Propostas de transformação dos vazios urbanos que, no início da década de 1990, passam a promover transformações espaciais na cidade através de projetos de reurbanismos orientados por conceitos como *direito à cidade* e *ordem urbana*. O projeto urbano ressurgiu como possibilidade de re-inserção dos vazios urbanos à trama *eficiente* e *produtiva* da cidade. Some-se a isso a aprovação do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro<sup>60</sup>, de 1992, a reconhecer a existência de vazios urbanos, a considerar a sua ocupação entre as diretrizes prioritárias para a API, além de definir áreas para aplicação do IPTU progressivo.

---

<sup>59</sup> Lei 506 de 17 de janeiro de 1984 expressa graficamente no PA 10290, regulamentado pelo “Plano de Preservação Paisagística e Ambiental para as áreas consideradas de interesse histórico e arquitetônico no centro da cidade”, aprovada pelo Decreto 4141 (14/07/1983) e no PAL 38871.

<sup>60</sup> Lei Complementar 16/1992 cuja revisão prevista para 2002, ainda não foi concluída e aprovada na Câmara Municipal.



No entanto, apenas em 2001, com a aprovação do Estatuto da Cidade, foram legitimados instrumentos urbanísticos com profundo impacto na questão dos vazios urbanos - como o *IPTU progressivo*, a *urbanização compulsória*, o *direito à vizinhança* e a *análise de impacto ambiental* – e criadas as condições para a sua aplicação. Neste sentido, se a aplicação do IPTU progressivo e a urbanização compulsória<sup>61</sup> poderiam estimular a ocupação dos vazios urbanos em áreas providas de infra-estrutura, o direito à vizinhança e a análise do impacto ambiental, no caso de grandes projetos, poderiam regular essa ocupação. Não foi previsto, no entanto, pelo Estatuto da Cidade instrumentos específicos para o aproveitamento dos terrenos e edifícios vazios ou subutilizados.

No âmbito da Secretaria Municipal de Habitação foram propostos programas voltados para o aproveitamento de vazios intersticiais e de edificações desafetadas, em áreas providas de infra-estrutura, para moradia de população de renda média baixa<sup>62</sup>. Na Secretaria Municipal de Urbanismo tem sido estudadas possibilidades de ocupação de vazios por grandes projetos. Em relação especificamente às áreas centrais, há dez anos a Lei do Centro<sup>63</sup> flexibilizou os parâmetros urbanísticos incentivando o uso residencial proibido pelo Regulamento de Zoneamento. No entanto, essas ações e projetos atuam apenas em um recorte espacial e categorias específicas de vazio urbano e não retratam a diversidade de situações de vazios urbanos observadas no Rio.

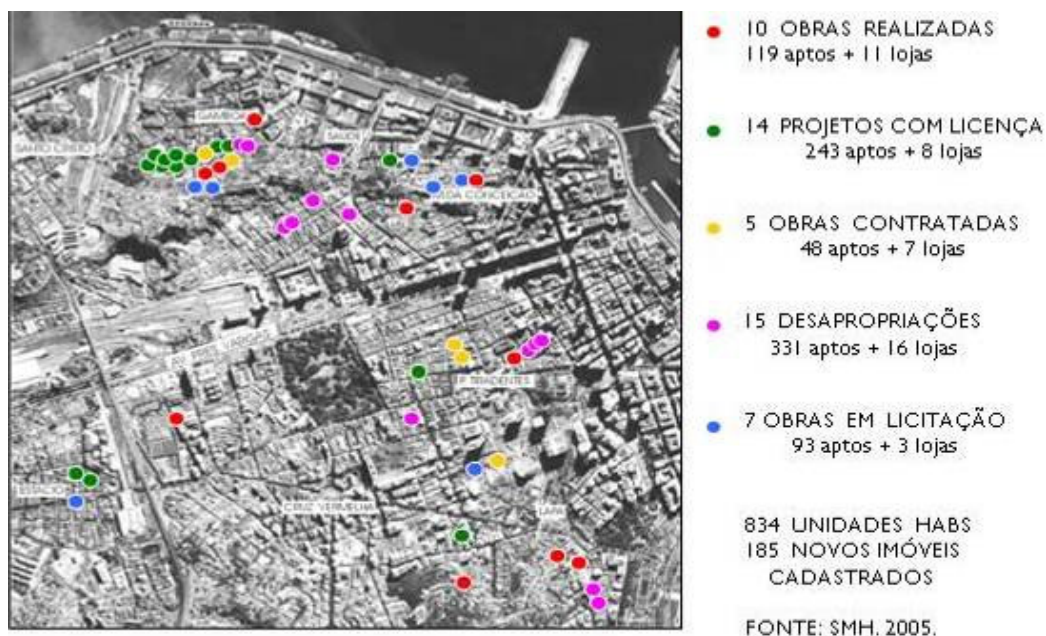
O programa “Novas Alternativas” concebido em 1994, no âmbito da Secretaria Municipal de Habitação, constituiu-se em uma iniciativa pioneira, no contexto carioca, de atuação em áreas de vazios urbanos. Inicialmente disperso por vários bairros agregou em 2001 o Programa Morando no Centro \_ de comercialização desses imóveis residenciais \_ passando a atuar de maneira integrada com outras secretarias em outros planos e programas. Esses programas atuam em parceria com a Caixa Econômica, que desde 1997 atua na reabilitação de imóveis em áreas degradadas.

---

<sup>61</sup> O Art. 5º estabelece que o município pode intimar os proprietários a construir nos terrenos vazios ou loteá-los. Caso isso não ocorra, poderão ser tributados. Permanecendo a situação por cinco anos o imóvel poderá ser desapropriado pelo poder público. A urbanização compulsória seria mais indicada para vazios não edificados.

<sup>62</sup> Extinto o BNH a população de mais baixa renda ficou desprovida de programas específicos, ao nível federal, destinados à população de mais baixa renda, até recentemente.

<sup>63</sup> PCRJ. Lei 2236 de 14/10/1994.



**FIG. 094. Programa Morando no Centro (SMH).** Na SMH, várias obras e projetos em andamento. Em destaque o empreendimento concluído na rua do Santana, na área de abrangência da Av. Presidente Vargas.

A recente aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001, e a subsequente criação do Ministério das Cidades, em 2002, se constituem em pontos de inflexão importantes para o desenvolvimento urbano e as transformações das diversas situações de vazio urbano que pontuam as áreas urbanas centrais das grandes cidades brasileiras. Alguns programas, projetos, ações para a minimização dos entraves institucionais, fundiários, e regulatórios, têm sido concebidos e implementados neste contexto. O consórcio público<sup>64</sup>, a cessão gratuita para fins de habitação de interesse social (famílias até 5SM) dos terrenos da União<sup>65</sup>; a avaliação dos imóveis pelo uso e não pelo preço de mercado<sup>66</sup>; o convênio com a Rede Ferroviária Federal e com o INSS, dois dos maiores detentores de terras públicas em situação de vazio urbano no Rio, para utilização dos imóveis vagos<sup>67</sup>; e, mais recentemente, o convênio entre o Ministério das Cidades, o Ministério da Previdência Social e o INSS para criação do Fundo

<sup>64</sup> Lei 11.107 de 2004, que regula parcerias entre os diferentes níveis de governo.

<sup>65</sup> Lei 9636, de 2002, da Secretaria de Patrimônio da União determina condições de uso deste patrimônio.

<sup>66</sup> A medida 292, de 2002, permite a avaliação dos imóveis pelo uso depois pelo custo (involutivo), atuando sobre a retenção especulativa nas áreas urbanas centrais, uma vez que a manutenção do valor do mercado pelo potencial construtivo só agrava ainda mais a situação de vacância nessas áreas.

<sup>67</sup> Foi firmado convenio com a RFFSA em maio de 2004 e com o INSS em 16 de fevereiro de 2005

Nacional de Habitação Social. São medidas recentes, que já renderam alguns frutos, mas que ainda são muito recentes para serem plenamente avaliadas<sup>68</sup>.

Entre esses programas a criação do Programa de Reabilitação das Áreas Urbanas Centrais, em 2003, é aquele mais diretamente relacionado aos vazios urbanos do tecido consolidado das grandes cidades brasileiras. Este programa atua, neste primeiro momento, em cidades capitais, reafirmando, assim, a centralidade como um dos conceitos para intervenção, e na provisão de habitação social.

### •vazios projetuais da área urbana central: sínteses analíticas•

As situações de vazio projetual da área urbana central são conseqüências dos princípios que orientaram os projetos, da modificação de partes do projeto, da falta de integração entre a área de intervenção e seu entorno, ou da alteração das forças sociais, econômicas, políticas ao longo do projeto. Se as intervenções urbanas promoveram, por um lado, uma melhoria nas condições de infra-estrutura urbana da área, por outro, desencadearam inúmeras situações de vazio urbano e de expulsão da população local.

Os grandes vazios projetuais das esplanadas do Castelo e de Santo Antonio, da Av. Presidente Vargas e dos eixos viários que contornam a área e cruzam a avenida, produzem, por vezes, graves desestruturações do tecido urbano. São situações criadas a partir dos “retalhos” morfológicos remanescentes da falta de articulação com o tecido existente, de difícil integração, que contribuem para a manutenção das situações de vazio urbano ampliando as conseqüências dos impactos morfológicos criados. Como exemplo tem-se: a área em torno do Sambódromo; a Esplanada do Castelo próxima à Praça XV; e a Esplanada de Santo Antonio, próxima à Praça Tiradentes.

Embora a unidade de atuação dessas intervenções tenha sido em sua maioria a quadra, tal como na inspiradora transformação urbana promovida por Haussmann em Paris, observa-se aqui um conflito no projeto de reloteamento das quadras. Na Av. Presidente Vargas é onde a articulação entre projeto de alinhamento e expectativa de

---

<sup>68</sup> Até junho/2006 tinham sido elaborados cerca de 22 planos para 20 cidades capitais. Tendo sido gastos 33milhões, sendo 29 em obras e 3 em planos. Brasil, 2005.

verticalização se mostra mais frágil. Esperava-se que o PA fosse ser um instrumento suficientemente eficaz para promover a demolição dos antigos sobrados e a construção dos novos edifícios com gabaritos de 12 a 22 andares, sem ônus, portanto, para os cofres públicos. Como a expectativa de investimento não se cumpriu, criou-se no trecho próximo à Av. Rio Branco uma “fachada” de edifícios altos que escondem os sobrados preservados pelo Corredor Cultural. No entanto, é esse mesmo PA que cria as situações de vazio urbano ao considerar o modelo de ocupação verticalizada apenas: sendo muito custosa a construção de edifícios desse porte é preferível manter esses terrenos vazios, ou melhor, subutilizados para estacionamento.



**FIG. 095. A valorizada Av. Rio Branco.** Nesta foto observa-se o modelo de expansão verticalizada da ACN em torno do eixo valorizado da Av. Rio Branco que se rarefaz à medida que dela se afasta. Fonte: IBGE, 1967.

Os vazios projetuais da área urbana central promoveram, sobretudo, uma desafetação do uso residencial<sup>69</sup>. O uso residencial foi desestimulado na área urbana central desde as últimas décadas do século XIX através das intervenções urbanas e das normas urbanísticas que atuaram, primordialmente, sobre o tecido colonial com intenso uso residencial que resiste, ainda, nas franjas da área urbana central.

Até meados do século XIX, residir na área central era uma condição sine qua non em uma cidade sem transportes públicos coletivos. Somente aqueles que dispunham de transporte individual poderiam se dar ao luxo de habitar distante da área central tendo que freqüentá-la. A partir de 1870, observa-se uma transferência progressiva do uso residencial de mais alta renda para os arrabaldes sul e norte, acessíveis por bondes, e

---

<sup>69</sup> O esvaziamento do uso residencial da área urbana central tem sido objeto de estudos urbanos desde a década de 1980. Ver, entre outros, Rocha (1986), Vaz (1998) e Anderson (2002).

do de mais baixa renda para os subúrbios, servidos por trens urbanos. Permaneciam morando na área central os trabalhadores urbanos que precisavam estar próximos ao local de trabalho. Residiam em casas e sobrados da Cidade Nova e em edificações de uso coletivo como estalagens ou adaptadas ao uso coletivo, como os grandes sobrados transformados em quartos de cortiços. Eram edificações precárias e insalubres, que se propagaram no rastro da crescente demanda habitacional e dos lucros auferidos com a atividade imobiliária de aluguel e arrendamento dessas habitações. A medida que a função residencial passou a ser incompatível, aos olhos do poder público, com a função financeira privilegiada para a área, o uso residencial representado, naquele momento, pelos cortiços, estalagens e as primeiras favelas passa a ser agressivamente proibido em prol da noção de *cidade higiênica*.

E se a cidade é como uma grande casa; e uma casa é como uma cidade<sup>70</sup>, nada melhor para higienizá-la do que abrir as janelas para deixar entrar o “*ar puro*” (derrubar morros), varrer os restos do habitar (expulsar a população mais desfavorecida) e estabelecer regras e locais para cada atividade na nova *morada higiênica* (normas urbanísticas). Sem moradores, ou, ao menos, apenas com aqueles que respeitassem as regras, a casa se tornaria mais higiênica, arrumada e apresentável. No entanto, ao promover o esvaziamento do uso residencial o poder público tornou a casa/cidade um local de trabalho que desliga as luzes quando cai a noite e nos finais de semana. Um esvaziamento socialmente definido configurado por desdobramentos como falta de segurança, entre outros, que se impõe como um dos obstáculos à revitalização da área.

A partir da década de 1980 com a edição do decreto do Corredor Cultural e do Projeto SAGAS, iniciou-se um lento movimento de permanência de usos compatíveis com o uso residencial e de manutenção deste uso em algumas áreas. Desde 1994 (Lei do Centro<sup>71</sup> e criação da SMH) esse uso vem sendo incentivado na área, mas os resultados ainda são pouco expressivos face à demanda habitacional e às inúmeras situações de vazio urbano que poderiam ser reativadas para uso residencial. Alguns programas da recém criada Secretaria de Habitação passaram a atuar promovendo a habitação, recuperando e construindo imóveis para uso residencial na área urbana central. Ao nível federal o Programa de reabilitação de Áreas Urbanas Centrais,

---

<sup>70</sup> Alberti. Tratado da Raedificatoria.

<sup>71</sup> PCRJ. Lei 2236 de 14/10/1994.

concebido em 2003 pelo recém-criado Ministério das Cidades (2002), vem incentivando, através de parcerias com os municípios e a Caixa Econômica Federal, a habitação de interesse social. Recentemente, o lançamento de um empreendimento imobiliário na Lapa, implantado em área de vazios industrial<sup>72</sup>, nas franjas da área urbana central, destinado à classe média baixa foi rapidamente comercializado, mas se constitui em caso isolado até agora. Após mais de dez anos a refuncionalização da área central para uso residencial ainda é tímida<sup>73</sup>.

É importante destacar que o esvaziamento residencial da área urbana central promovido ao longo do século XX, fez das favelas, além dos cortiços e estalagens que resistiram no local, uma alternativa de moradia da população de mais baixa renda para permanecer na área urbana central.

Mas, sobretudo, o que se deve sublinhar é a relação verificada entre as grandes áreas de desmontes e aterros, portanto de vazios criados, e os grandes vazios projetuais e o estrutural observados hoje na área urbana central.

---

<sup>72</sup> Antiga Fábrica da Brahma fechada em função da obsolescência da forma de produção.

<sup>73</sup> Conforme as análises do IPP e de Anderson etc.

*“Mas um desimpedimento deverá ser realizado o mais cedo possível é a demolição dos prédios situados entre as ruas General Câmara e São Pedro. Esta demolição que poderá ser feita em várias etapas, permitirá à avenida do Mangue (...) penetrar até e além da Avenida Rio Branco, desembaraçando a bonita igreja da Candelária que se inscreverá perfeitamente na sua perspectiva”<sup>1</sup>*

A Av. Presidente Vargas é um grande vazio projetual com múltiplas inscrições no quadro de vazios urbanos da área central da cidade do Rio de Janeiro. Inicialmente, ao ser aberta, criou um *vazio socialmente definido* pela demolição de inúmeros imóveis residenciais, comerciais, institucionais e monumentos históricos. Vazio que permaneceu com a nova destinação de uso e ocupação proposta de área central de negócios. Um uso que se restringe, basicamente, ao horário comercial. Como consequência tem-se, além do *vazio espacialmente definido* pela amplitude da avenida e pela ausência de paisagismo, uma área sem uso à noite.

Após a abertura da avenida, o projeto de loteamento das novas quadras<sup>2</sup> e a inversão das expectativas de expansão do eixo comercial determinou um processo de criação de áreas desestabilizadas, de vazios conjunturais e de espaços residuais. Além disso, sendo a avenida um importante eixo viário metropolitano, ela se constituiu em um local privilegiado para abertura das primeiras estações do metrô<sup>3</sup>, a partir de 1979. Um processo que durou anos e relegou inúmeros terrenos à situação de desocupação.

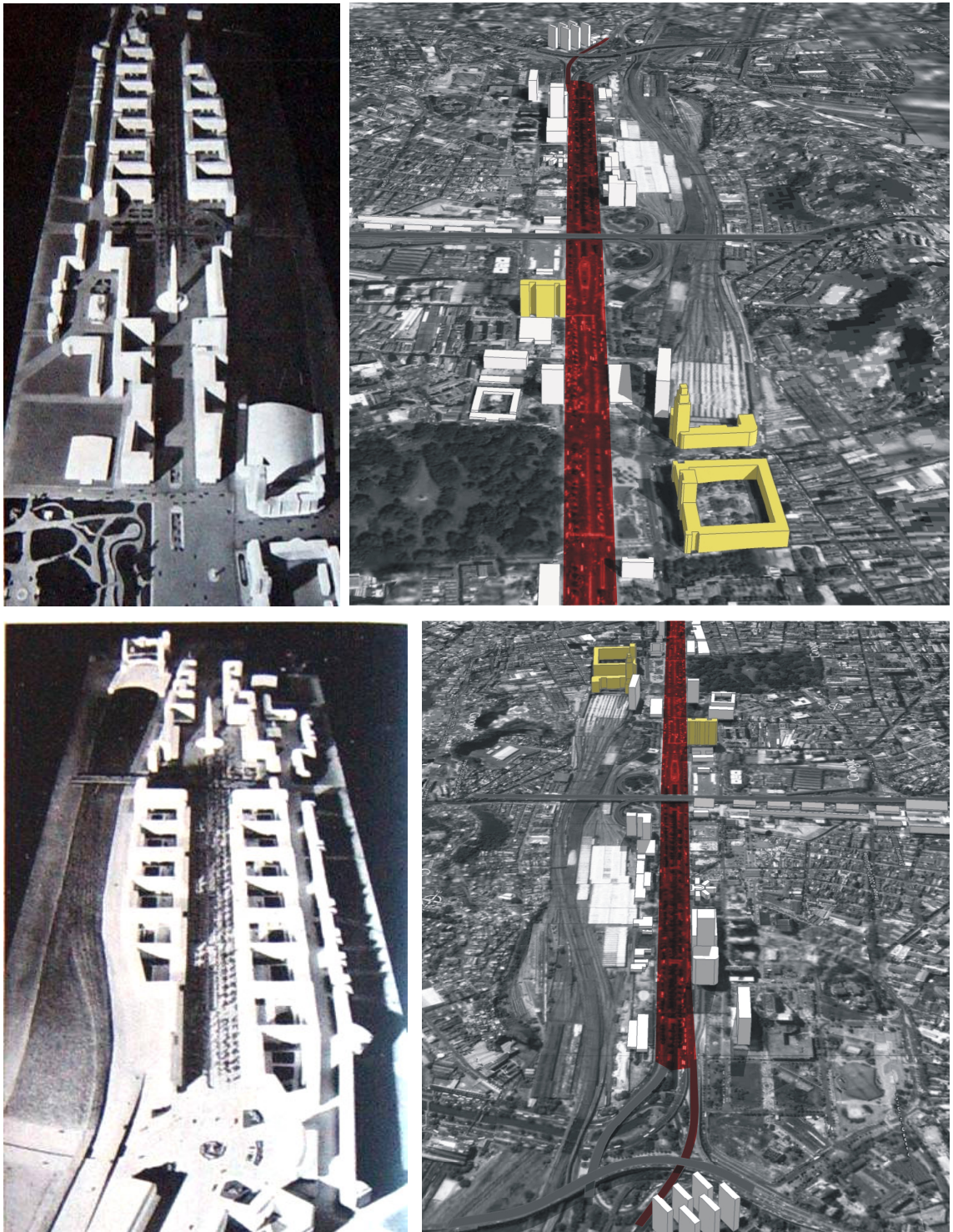
A Av. Presidente Vargas constitui-se, assim, não apenas em um vazio projetual criado no momento da intervenção urbana, mas também em um elemento gerador de novas situações de vazio urbano. É possível pressupor que uma rede de vazios urbanos teria se organizado em torno do grande vazio projetual da Av. Presidente Vargas desde a sua abertura. Mas como se configura esta Avenida inconclusa?

---

<sup>1</sup> Agache (1930, p.136)

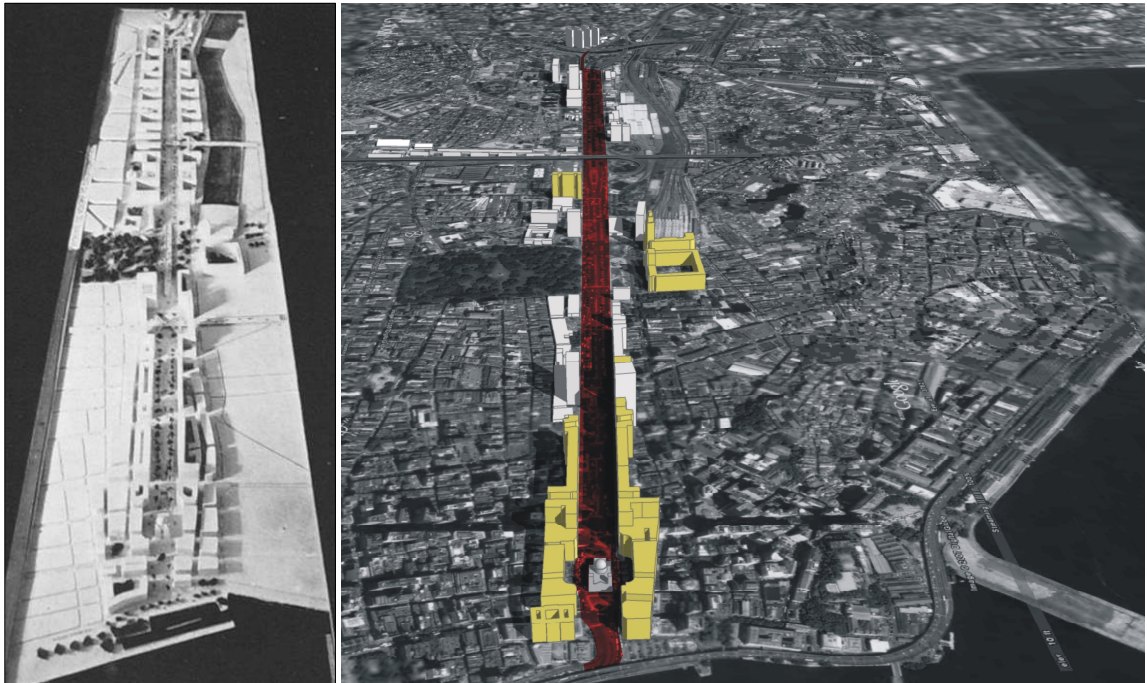
<sup>2</sup> Dec. 6897 e 6898 de 28/12/1940.

<sup>3</sup> As primeiras estações do metrô a serem inauguradas foram: Praça XI, Central e Presidente Vargas, em 1979; seguidas, das estações Estácio e Carioca, em 1980, e Uruguaiana e Cinelândia, em 1981.



**FIG. 096 Maquetes e perspectivas: propostas executadas e não executadas.** A restituição gráfica das maquetes do projeto da Comissão do Plano da Cidade para o trecho entre o Campo de Santana até a Av. Francisco Bicalho, mostra que pouco do conjunto edificado proposto foi executado. Assinalado em amarelo o 3º Comando Militar do Leste (Ministério da Guerra), Estação Central e o Edifício residencial *Balança mais não cai*. Mais do que qualquer outro aspecto, o que sobressai nessa restituição é que a imensa renovação urbana proposta para a área significava um custo social superior à capacidade de investimento do poder público no pós-guerra. Monumentos, praças, ligações viárias, passagens subterrâneas, para pedestres (perpendiculares à avenida) e para veículos (longitudinal à avenida no cruzamento com a Av. Rio Branco com Campo de Santana) estão entre as inúmeras propostas não executadas na abertura, na década de 1940, nem no permanente processo de construção/reconstrução experimentado ao longo das décadas seguintes. Fonte: RME, 1941. Des: JPMT, 2006.

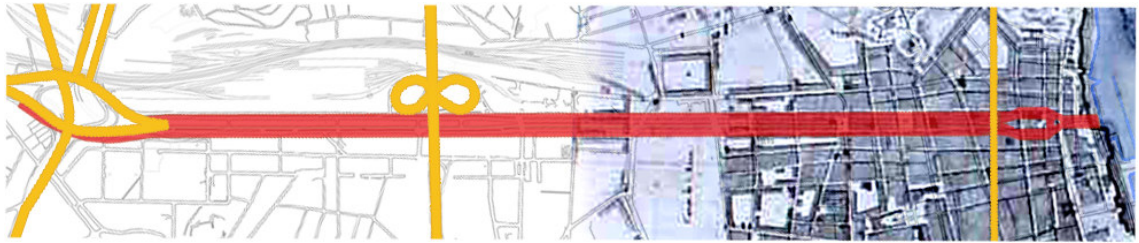




**FIG. 097 Maquetes e perspectivas do projeto da Av. Presidente Vargas: expectativas não verificadas.** Percebe-se nesta restituição gráfica da Av. Presidente Vargas (2006) desde a Baía de Guanabara até a Av. Francisco Bicalho, o contraste entre o trecho inicial, marcado pela presença da Igreja da Candelária, inaugurado em 1944, e o trecho seguinte até hoje esparsamente ocupado. Este trecho inicial é uma expansão da área central de negócios da Av. Rio Branco. A partir do Campo de Santana a expectativa de ocupação da avenida não se verificou. A maioria das edificações do trecho final são institucionais ou empresas públicas privatizadas. Fonte: RME, 1941. Des: JPMT, 2006.

Para analisar a configuração atual da Av. Presidente Vargas, seu tecido heterogêneo, explorando suas contradições e evidenciando a participação das múltiplas categorias de vazio urbano que integram este grande vazio projetual optou-se por uma análise através da iconografia e cartografia pesquisadas e produzidas.

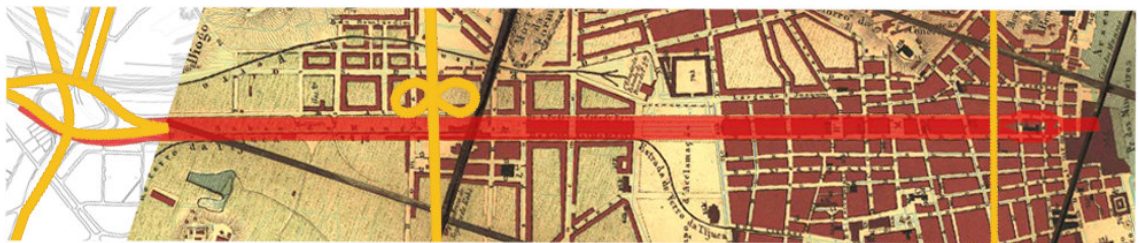
Esta análise revela-se especialmente relevante, neste caso, pois o complexo tecido da área da avenida teve um processo de formação bastante característico. A Avenida atravessa desde o núcleo inicial de ocupação até a antiga área do Mangal de São Diogo, tardiamente ocupada. Um tecido que densamente ocupado, no início do século, é rasgado perpendicularmente (norte/sul) do trecho mais consolidado, para o mais recentemente urbanizado. Após a abertura da Av. Presidente Vargas (leste/oeste), a área é novamente rasgada no sentido norte/sul pelos elevados da Perimetral, 31 de março e Freyssinet. Cortada e recortada, a área é novamente rasgada na década de 1980 pelo metrô. Este processo de permanente construção que conformou o complexo tecido heterogêneo deste grande vazio projetual pode ser analisado na seqüência cronológica dos trechos de mapas da área a seguir.



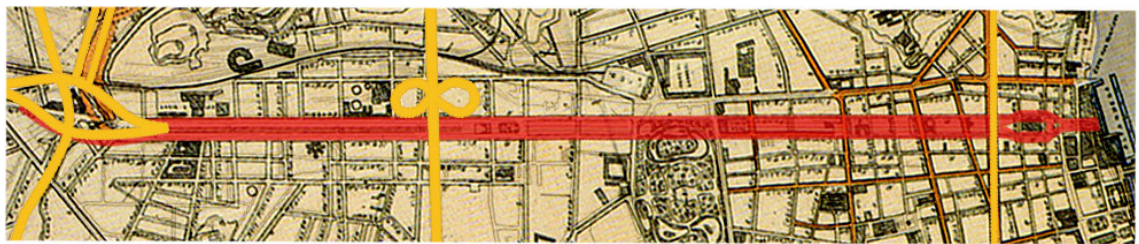
1750



1817



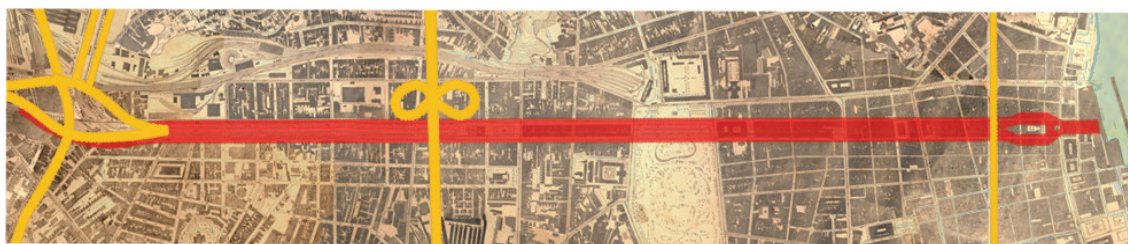
1868



1905



1922



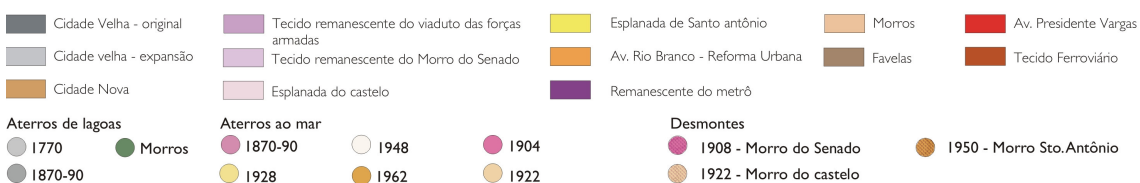
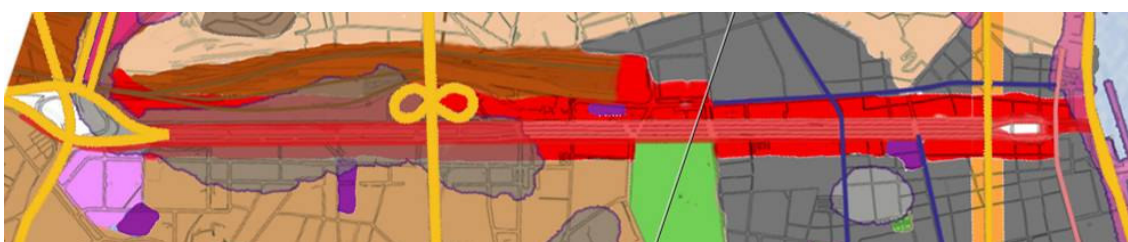
1935



1976



Foto Aérea (2006)



Tecidos Urbanos (2006)

**FIG. 098. Quadro de Tecidos Urbanos da Av. Presidente Vargas e da área em torno.** Tendo a estrutura viária atual como referência sobreposta aos mapas selecionados é possível ter uma percepção mais precisa do processo de formação e transformação do tecido heterogêneo do grande vazio projetual da Av. Presidente Vargas conformado por uma diversidade de vazios urbanos, cujas alteridades promovem permanências e discontinuidades em toda a área de abrangência da avenida. Des: JPMT, 2006.

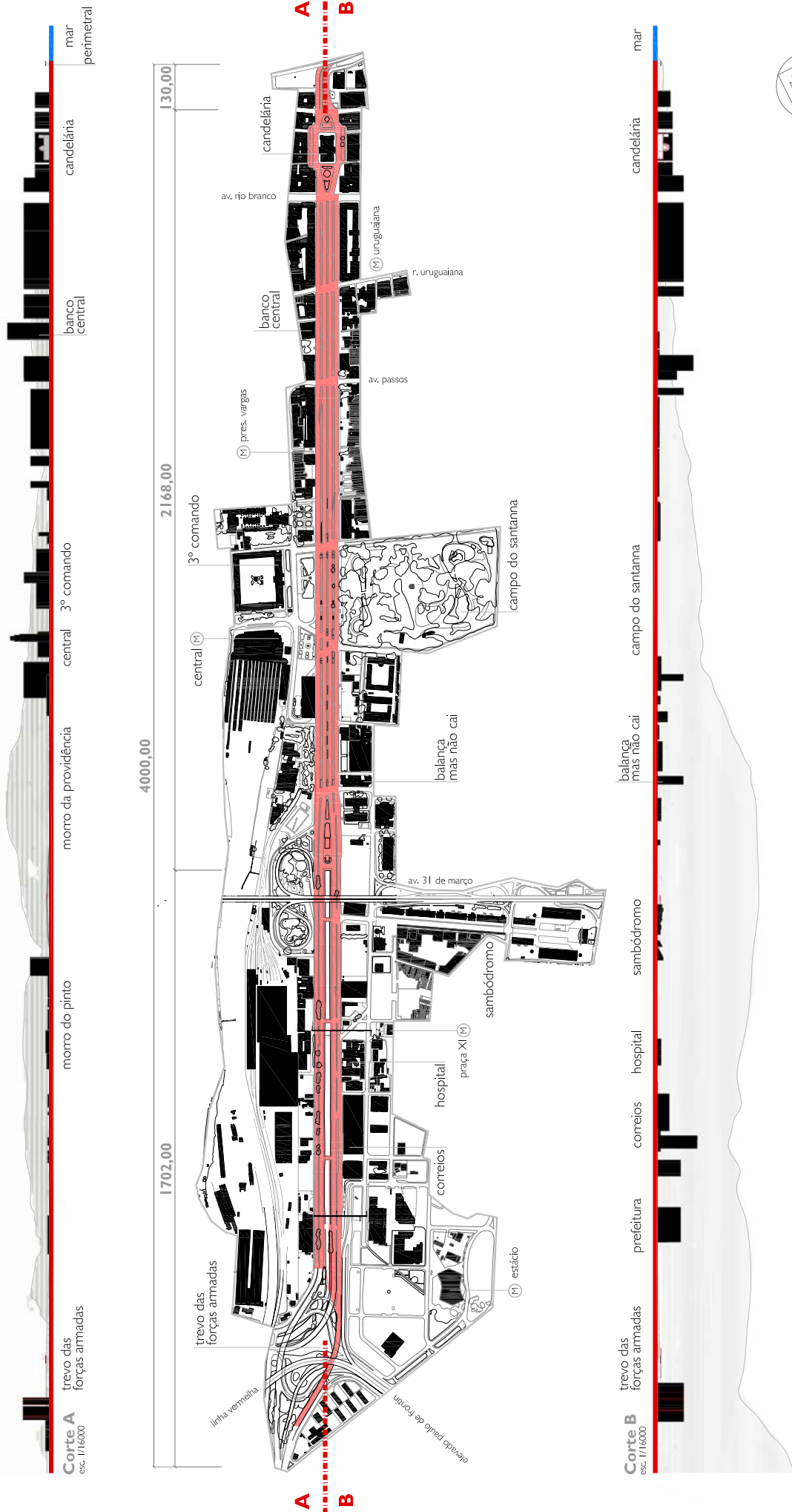
## avenida presidente vargas: configuração atual



**FIG. 099. Av. Presidente Vargas: corte esquemático e margens norte e sul.** Os dois panoramas expõem as contradições do tecido heterogêneo da Avenida marcado pela presença de pequenas, médias e grandes extensões de vazios urbanos em ambas as margens. No primeiro panorama vê-se, da esquerda para a direita, desde o edifício da Estação Central e o Morro da Providência ao fundo até os edifícios altos da ACN. No segundo, no mesmo sentido, desde as palmeiras do parque urbano do Campo de Santana até o grande marco residencial da Avenida, o edifício Balança, mas não cai. Entre eles apenas um edifício rompe a seqüência de terrenos desocupados ou subutilizados. Ffonte: AB, 2006.

A Av. Presidente Vargas possui uma configuração urbana característica de um grande eixo viário cujo vazio inerente à sua largura estabelece uma significativa cisão espacial entre os dois lados da via. A fruição estética, a deambulação por uma larga via arborizada, associados à tipologia das avenidas e bulevares foram esmagados pela concepção de<sup>4</sup> eixo viário de fluxo intenso cuja conformação privilegia este fluxo aos pedestres. O pedestre é acolhido no trecho inicial por uma galeria contínua de pilotis por onde pode circular protegido das intempéries, mas não é convidado à contemplação ou à fruição estética. Os usos e atividades que se desenvolvem nessas galerias não promovem a integração social. Os pedestres, tal qual os veículos, atravessam apressadamente a avenida.

<sup>4</sup> Para as questões relativas à tipologia das avenidas e bulevares ver Jacobs (1995)



escala 1/16000

**FIG. 100. Mapa Nolli (Figura e Fundo) da Avenida Presidente Vargas.** Os vazios aumentam em dimensão, presença e permanência, do mar para o interior, do tecido mais consolidado para os mais recentes. A largura da avenida, ela mesma, é também um grande vazio. Des: AVS e JPMT.



**FIG. 101. Candelária.** A Igreja observa impávida o seu destino: de costas para a grande avenida, olhando para o Elevado da Perimetral; soterrada por edifícios projetados, ironicamente, com a mesma altura para não ofusca-la.

A Av. Presidente Vargas é um eixo viário metropolitano que interliga a área central aos demais bairros da cidade e aos municípios vizinhos da Baixada Fluminense e Niterói. Ela atravessa 4 km da área central, no sentido leste/oeste, desde o Cais dos Mineiros, na Baía de Guanabara, em frente à Igreja da Candelária e ao Elevado da Perimetral, até o Trevo das Forças Armadas, no encontro com as Avs. Paulo de Frontin, Francisco Bicalho e Radial Oeste. São 22 cruzamentos, incluindo três elevados<sup>5</sup>.

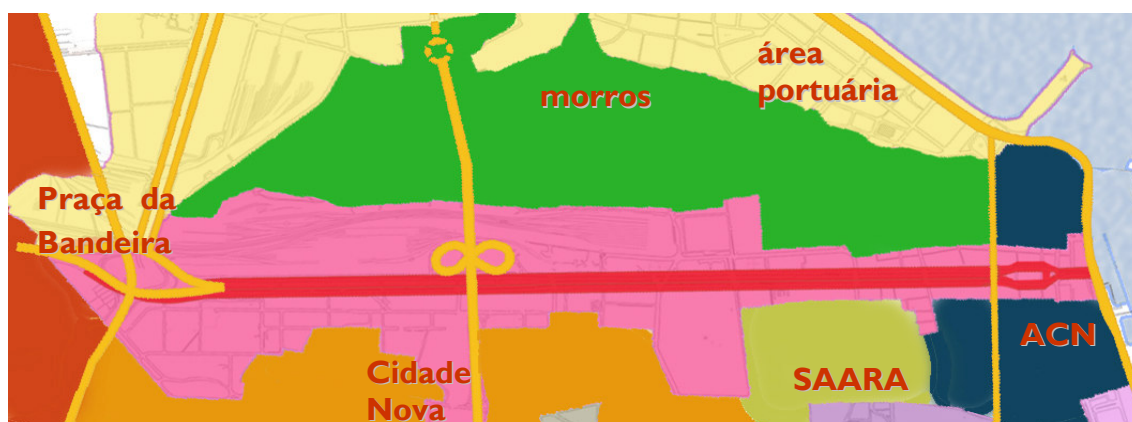
Os marcos urbanos que pontuam este eixo organizam tecidos morfológicamente distintos: desde a área central de negócios (ACN), principal centro comercial e financeiro da cidade desde o século XIX; passando pelo SAARA, histórica área de comércio varejista e o Camelódromo, área de comércio popular criada na década de 1990; pela grande rótula histórica constituída pelo Campo de Santana (ao sul) e a estação ferroviária central (ao norte); pela desarticulada Praça XI até a Cidade Nova, sempre há espera de um novo momento do processo de urbanização. Setores pontuados por diferentes tipologias de vazios urbanos com algumas situações históricas, conectadas entre si, configurando uma diversidade de vazios estruturais e conjunturais criados após a abertura da avenida.

Antes de se passar à análise dos setores internos da Av. Presidente Vargas é importante tecer algumas considerações sobre os setores externos que a bordeja e delimitam, bem como sobre o contexto normativo da avenida.

---

<sup>5</sup> Para uma localização mais completa dos nomes das ruas da área central ver figura 065.

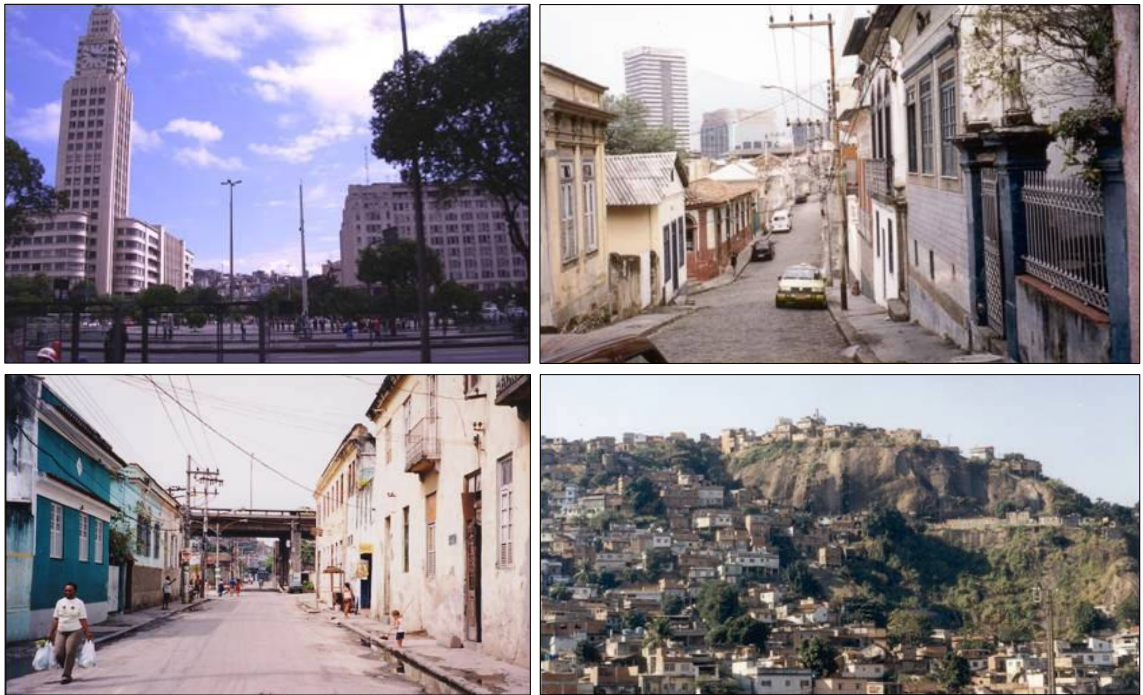
## • setores externos•



**FIG.102. Setores Externos à Av. Presidente Vargas.** Os setores externos à área de abrangência da Avenida são: ao norte, área portuária e morros; ao sul, o Centro e Área Central de Negócios, o SAARA, a Cidade Nova; e à oeste, o setor da Praça da Bandeira. Des. AB, 2006.

A cisão espacial promovida pela Avenida enclava a área portuária ao norte. Este setor externo já era fisicamente apartado da área central pelos morros da Conceição, Livramento, Providência, Pinto e Antonio Dias. Uma barreira física atravessada hoje apenas na R. Camerino e nas avenidas Rio Branco e 31 de março. Após a abertura da Avenida, criou-se uma área encravada entre esta e essa linha de morros e a Avenida. Um processo distinto da abertura do Canal do Mangue, no século XIX quando o mangue representava um obstáculo à urbanização em um trecho ainda pouco ocupado, a intervenção urbana foi, assim, uma indutora de ocupação da área. O prolongamento da avenida em direção ao mar na década de 1940, ao contrário, criou um vazio socialmente definido em uma área que, até então, estava intimamente ligada ao Centro. Este setor ao norte se distingue da área central pelas grandes instalações portuárias e ferroviárias (e atividades afins), pela presença mais intensa do uso residencial, marcadamente destinado aos segmentos sócio-econômicos de mais baixa renda, e dos morros ocupados total, ou parcialmente, por favelas. A favela que ocupa completamente o Morro da Providência é uma das mais antigas e emblemáticas da cidade<sup>6</sup>. Os morros do Pinto, do Livramento e da Conceição se inscrevem no quadro de morros parcialmente ocupados por favelas.

<sup>6</sup> Ver Borde (2001).



**FIG. 103. Morros da Providência e do Pinto: marcos urbanos da Av. Presidente Vargas.** A R. Bento Ribeiro, entre a Central e o 3º Comando (foto 1) anuncia o acesso ao Morro da Providência, identificado da Avenida, pelo corte das pedreiras (já inativas) com favela no topo. A favela ocupa toda a face voltada para a área portuária (foto 4). Já o Morro do Pinto, essa ocupa apenas a extremidade norte, encravada entre as ruas Pedro Alves, Moreira Pinto e a linha férrea. Algumas casas e sobrados preservam intactas ambiências do séc.XIX (foto 2) mesmo convivendo com a cisão promovida em alguns trechos pelo elevado 31 de março. Fotos: AB, 2004 e 2006.

Os setores externos ao sul da avenida abrangem o núcleo inicial de ocupação da cidade, e sua área de expansão imediata, urbanizada mais intensamente a partir do século XIX. Setores morfologicamente reconfigurados pelas sucessivas intervenções urbanas realizadas na primeira metade do século XX: o arrasamento dos morros do Senado, Santo Antonio e Castelo; a renovação urbana promovida a partir da década de 1950, na área do Mangue e Praça Onze, locais identificados com trabalhadores imigrantes, com o samba, com as religiões africanas e com o baixo meretrício. O SAARA, é um setor externo no trecho mais próximo à praça Praça Tiradentes e um setor interno no trecho mais próximo à Av. Presidente Vargas.

A Praça da Bandeira, a oeste é uma área dominada pelos entrocamentos viários e ferroviários que apresenta enclaves de difícil articulação ao tecido urbano das avenidas Radial Oeste, Francisco Bicalho e Presidente Vargas. Este setor externo pertence, administrativamente, à outra área de planejamento municipal (AP2) e possui ligações mais fortes com os bairros da Tijuca, São Cristóvão e Rio Comprido com os quais estabelece alguma possibilidade de integração.



## • contexto normativo•

O contexto normativo da Av. Presidente Vargas<sup>7</sup> está fortemente vinculado à diversidade de tecidos urbanos característica de uma área central. A inscrição como eixo comercial e financeiro, por exemplo, no trecho inicial, responde por um zoneamento de Área Central de Negócios (ACN), com parâmetros urbanísticos de verticalização e conseqüente escassez de espaços públicos. A inscrição no núcleo urbano original com bens tombados, preservados, ou tutelados e conjuntos urbanos representativos de diversos momentos da história urbana, responde pela participação em duas das quatro áreas delimitadas para atuação do Corredor Cultural<sup>8</sup>.

Estas zonas de preservação ambiental e paisagística abrangem algumas quadras ao sul correspondentes ao Centro. A primeira está localizada próxima à faixa litorânea do Setor da Candelária, na área da Praça XV. A segunda, às quadras entre a Rua Uruguaiana e o Campo de Santana, definida como área de preservação ambiental do SAARA<sup>9</sup> para os quais se estabelece, além dos parâmetros urbanísticos e edifícios, procedimentos relativos à modificação de uso<sup>10</sup>, alterações internas e externas e construções em terrenos não edificadas até a aprovação da lei. Nas quadras preservadas da subzona de renovação urbana os lotes vazios, até a data de aprovação do PA do Corredor Cultural (1983), poderiam conter novas edificações limitadas à 10,50m de altura. O Manual Corredor Cultural ressalta a importância de preservar o ritmo, mais do que os detalhes das fachadas, ao projetar imóvel em área de renovação.

Ao zoneamento vigente se sobrepõe uma rede de áreas de especial interesse associadas aos conjuntos urbanos específicos e àqueles adjacentes à Avenida<sup>11</sup>. Entre as

---

<sup>7</sup> A área da Avenida Presidente Vargas fazia parte da zona central do primeiro zoneamento estabelecido para a cidade (1925) da qual constavam também as zonas urbana, suburbana e rural.

<sup>8</sup> Lei 506 de 17 de janeiro de 1984.

<sup>9</sup> Esta área correspondia à subzona de reconstituição, destinada a recuperação das fachadas e coberturas que foram descaracterizadas na área. Em 1987 foi incorporada à zona de preservação ambiental.

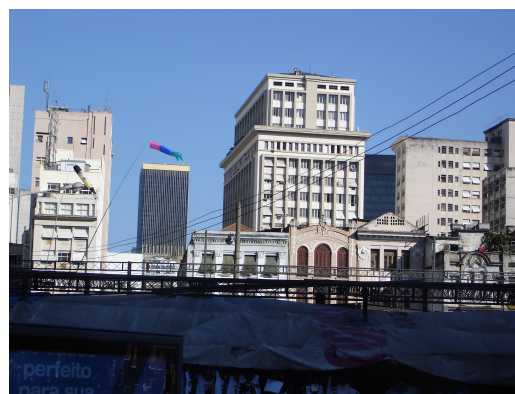
<sup>10</sup> O Corredor Cultural obriga à manutenção dos usos, capacidade e localização no pavimento térreo das salas de espetáculo, em edificação existente ou nas reconstruções, proíbe a construção de prédios com uso exclusivo de garagem e isenta da exigência de vagas na subzona de preservação ambiental.

<sup>11</sup> Na forma de APA's e AEIU's como: Corredor Cultural (Lei 1139/1987; SAGAS (dec. 7351/1988); Cidade Nova (dec. 10040/1991) e Teófilo Otoni (dec. N16419/1997).

quais se destaca a Área de Especial Interesse Urbanístico do Centro<sup>12</sup>, que (re)considera o uso residencial adequado na área. Estas áreas de especial interesse, embora atendam aos conjuntos aos quais se destinam, ao tangenciarem a Avenida reforçam a cisão espacial que este eixo viário determina desde a sua concepção e acirra as contradições entre os diferentes tecidos urbanos que compõem a Av. Presidente Vargas e sua área de abrangência.

No que concerne especificamente o uso e ocupação dos vazios urbanos é possível destacar neste regulamento<sup>13</sup> duas proposições que participam fortemente do processo de formação e transformação dos vazios urbanos. Além da proibição ao uso residencial na I RA que vigorou até a edição da *Lei do Centro* (1994), as zonas especiais constituíram-se, em alguns casos, em entraves suplementares à transformação dos vazios urbanos. A ZE9<sup>14</sup>, relativa aos terrenos remanescentes da abertura do metrô, estabelece restrições construtivas ao longo das linhas 1 e 2 e regiões periféricas.

Este conjunto de normas, no entanto, apresenta lacunas que contribuem para configurar alguns entraves à transformação dos vazios urbanos que permeiam a Avenida e que, como já foi assinalado, deveriam ser objeto de urbanização prioritária segundo o Plano Diretor. Entre as lacunas mais significativas está a ausência de uma Legislação de Uso e Ocupação do Solo<sup>15</sup>, que atinge a cidade em seu conjunto.



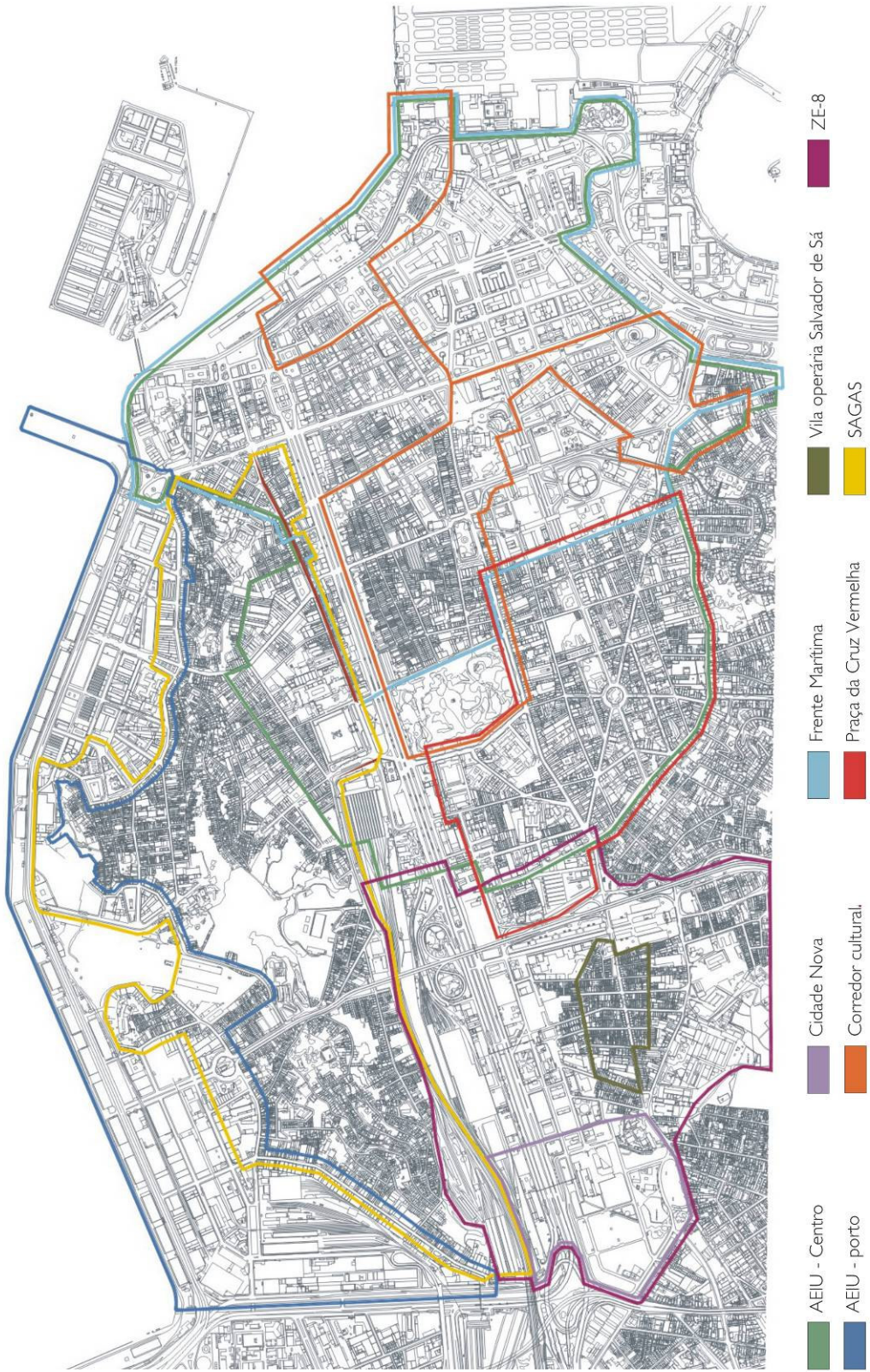
**FIG. 104. Corredor Cultural: SAARA.** Delimitação da área da zona de preservação ambiental e o mosaico de sobrados do SAARA entre os arranha-céus da ACN e as coberturas improvisadas do Camelódromo. Fonte: IPP, AVS, 2005

<sup>12</sup> Delimitada em 1993 pelo decreto 12409 e com as condições de uso e ocupação estabelecidas pela Lei 2236, de 14 de outubro de 1994, conhecida como *Lei do Centro*.

<sup>13</sup> Decreto 322 de 1976 e seus decretos modificadores.

<sup>14</sup> Instituída pelos decretos 1271 e 1299 de 1977

<sup>15</sup> A LUOS vem sendo estudada há mais de uma década. Deveria ser levada a votação após a revisão do Plano Diretor Decenal prevista para outubro deste ano.



**FIG. 108. Áreas especiais.** A área de estudo abrange também algumas zonas especiais com legislação específica como o Corredor Cultural, as ZEB e ZE8, Des.:AVS e FL.



prefeitura do rio



HESFA - hospital



central e III° comando



candelária



escala 1/16000

- legenda
- edificados
  - vazios urbanos

**FIG. 106. Mapa Nolli + Vazios Urbanos da Avenida Presidente Vargas.** Destacaram-se neste mapa os vazios que se constituem como vazios urbanos. O trecho após o Campo de Santana se destaca como aquele com maior quantidade de vazios urbanos. É marcante também a seqüência linear de vazios urbanos a partir da Rua Uruguaiana na margem sul (a mesma do Campo de Santana). Des.: AVS e JPMT.



vazio urbano sobre estacionamento



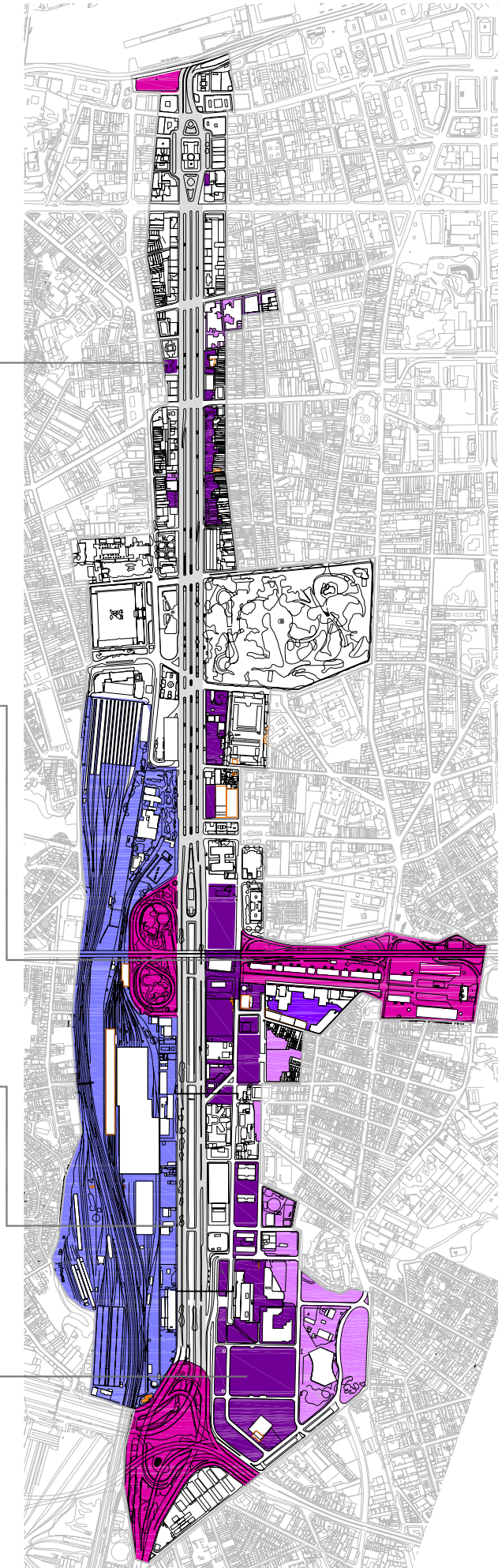
antiga fábrica de gás



vazio entre o sambódromo e o elevado



vazio na ACN



legenda

vazio Presidente Vargas



vazio metrô



vazio viário

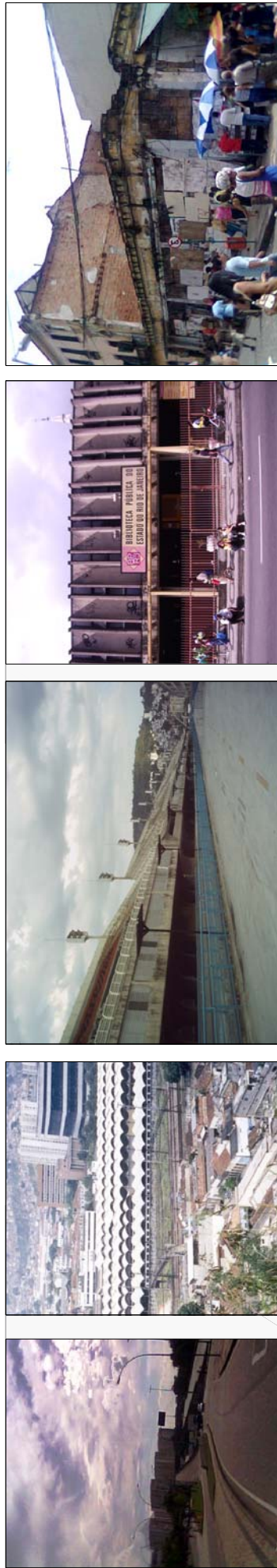


vazio industrial



escala 1/16000

**FIG.107. Mapa de vazios urbanos da Avenida Presidente Vargas.** Destacam-se no grande vazio projetual da Av. Presidente Vargas os vazios projectuais (viário e do metrô), criados nas décadas de 1960 a 1980, e as grandes extensões de vazios estruturais ferroviários e industriais. Além de vãos vazios conjunturais dispersos pela área que não foram marcados nesta escala de análise. Des: AVS e JPMT.



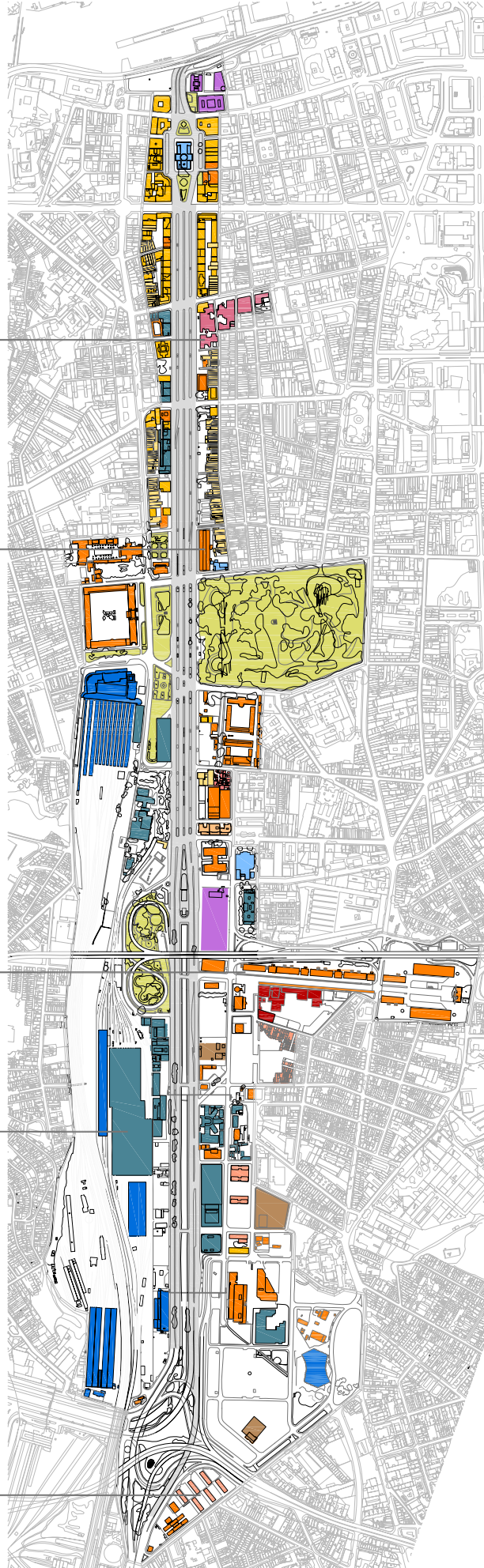
conjunto residencial

oficinas do metrô

sambódromo

biblioteca

saara



**FIG. 108. Mapa de Usos da Avenida Presidente Vargas.** A heterogeneidade do tecido urbano deste vazio projetual se expressa também na análise dos usos. Além da concentração do comércio e serviços no início da avenida e do comércio popular do Camelódromo e do SAARA, destacam-se, a partir do Campo de Santana, usos conformadores de tecidos específicos: o próprio parque, o Sambódromo, as oficinas do Metrô, a estrutura de quarteirão do III Comando do Leste, ou mesmo o quarteirão de uso residencial multifamiliar (com escola anexa) no final da avenida. Des. AVS e JPM.T.

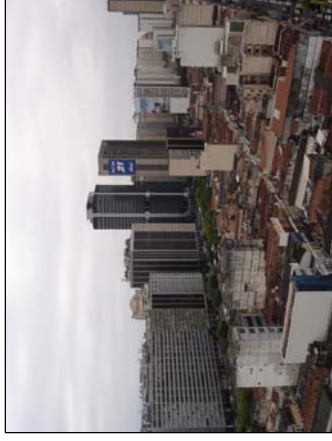
- legenda
- comercial - 2
  - cultural
  - residencial
  - equipamentos públicos
  - industrial
  - favela
  - espaço público
  - em construção
  - transporte
  - comercial - 1
  - instituição privada
  - igreja
  - camelódromo



escala 1/16000



setor candelária



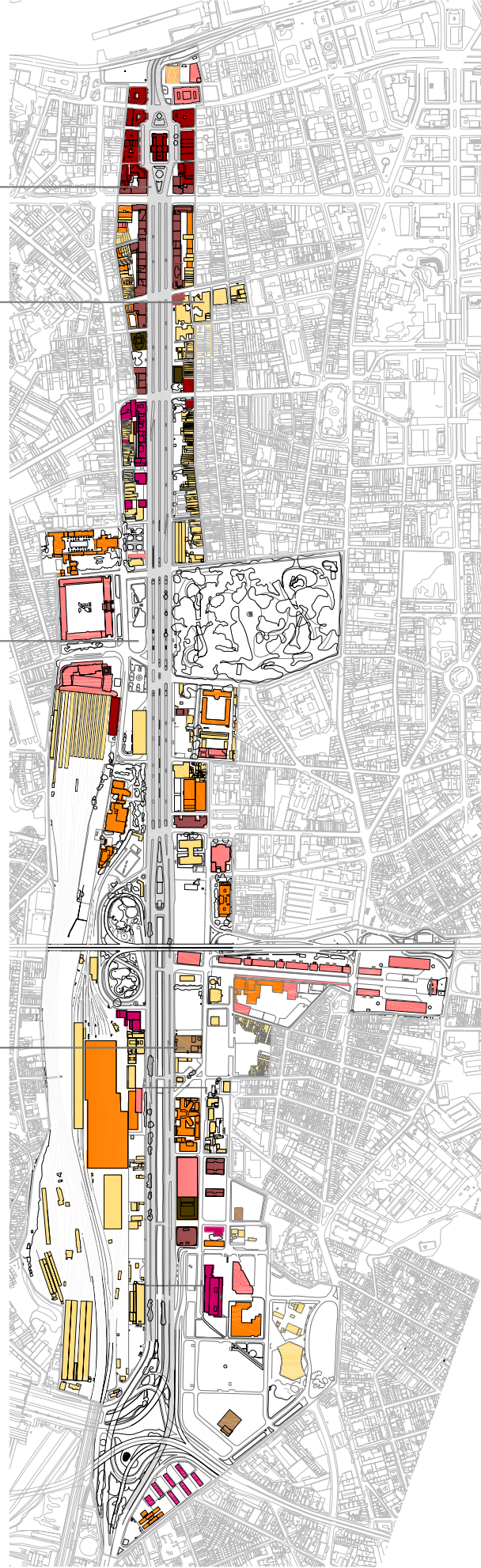
setor uruguaiana



setor central / campo de santanna



novo edifício comercial - cidade nova



legenda

- 1 a 3 pavimentos
- 4 pavimentos
- 7 a 10 pavimentos
- 12 pavimentos
- 15 a 17 pavimentos
- 24 pavimentos
- 33 pavimentos
- construção



escala 1/16000

**FIG. 109. Mapa de Gabaritos da Avenida Presidente Vargas.** O modelo de ocupação verticalizada da Área Central de Negócios no início da avenida se espalha a partir da Rua da Assembleia, na margem sul, e apenas o edifício da Universidade Estácio de Sá, na margem norte, após a Central do Brasil. Des.: AVS e JPMT.

• tecido urbano: setores •



FIG.110. Os Setores da Av. Presidente Vargas. Identificaram-se cinco setores ao longo da avenida: Candelária; Uruguaiana; Central/Campo de Santana; Praça XI; Cidade Nova. Destacaram-se, para melhor orientação, as principais vias cruzando a Av. Presidente Vargas e o Campo de Santana. Des: AB, 2006

A Av. Presidente Vargas configura um tecido urbano heterogêneo estruturado em cinco setores morfologicamente distintos, isto é, em quadras que mantêm uma certa identidade quanto: à dinâmica urbana, aos cheios (os espaços edificados) e aos vazios (espaços livres e vazios urbanos). Foram identificados cinco grandes conjuntos de setores da Av. Presidente Vargas (no sentido leste/oeste): Candelária; Uruguaiana; Central/Campo de Santana; Praça XI e Cidade Nova. Cada setor será apresentado em um breve texto que acompanha os mapas e imagens produzidas para esta investigação.



FIG. 111. Setor Candelária: ACN e atividade cultural. Os prédios altos escondem a cidade colonial que tentou apagar. A transformação de uso das edificações do Banco do Brasil e da Alfândega em centros culturais na década de 1990 vem promovendo uma sutil modificação no vazio sazonal criado pelo privilégio conferido aos usos da área central de negócios e à não inclusão do uso residencial no projeto da Avenida. Fotos: JPJ, 2005; AB, 2006.

O **Setor Candelária** é delimitado pelo Cais dos Mineiros e o Elevado da Permeteral, a leste, e pela Av. Rio Branco, a oeste. Ele se organiza em torno do marco urbano da Igreja da Candelária e da morfologia urbana proposta no projeto da Avenida para os edifícios deste trecho da área central de negócios: edifícios com gabarito limitado à



altura da igreja cuja galeria sob pilotis acolhe um intenso fluxo de pedestres. São edifícios concebidos, em sua maioria, por renomados arquitetos e construídos logo após a abertura da via na década de 1940. Este setor abriga também exemplares arquitetônicos da Cidade Velha e da abertura da Av. Rio Branco (1904-1905).

Esse trecho inicial da avenida abriga os poucos exemplares de atividades culturais que funcionam além do horário comercial, como a Casa França Brasil (na antiga Alfândega), o Centro Cultural Banco do Brasil e as universidades particulares recentemente instaladas nas edificações remanescentes da abertura da avenida.

O Setor Candelária conta apenas com alguns poucos vazios intersticiais subutilizados para fins de estacionamento, como o terreno remanescente da abertura do Elevado da Perimetral, incluído na área militar da marinha; e o vazio normativo, remanescente da implantação do projeto de alinhamento (PA), na esquina da Rua da Quitanda.



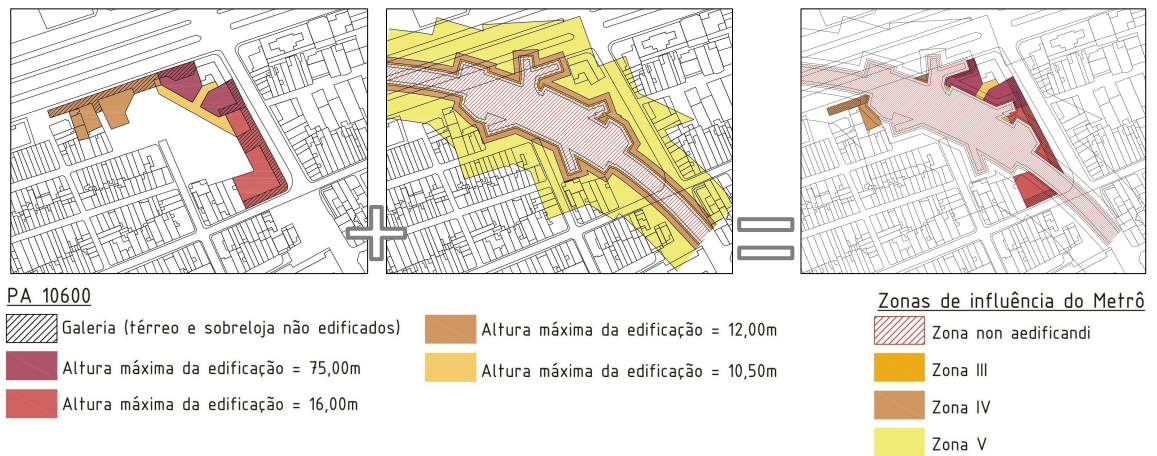
FIG. 112. Os vazios intersticiais subutilizados para estacionamento. Esquinas com a Rua Barão de Ladário e Visconde Itaboraí e da Avenida com a Rua da Quitanda. Fotos: AB, 2006.

O **Setor Uruguaiana** é delimitado pelas avenidas Rio Branco e Passos. Ele é identificado, atualmente, na margem sul, com a grande área de comércio popular, instalada no vazio da estação do Metrô \_ o Camelódromo \_ adjacente aos sobrados do comércio varejista do SAARA. Tecido que contrasta em uso, ocupação e gabarito com os derradeiros edifícios da ACN, na margem norte.

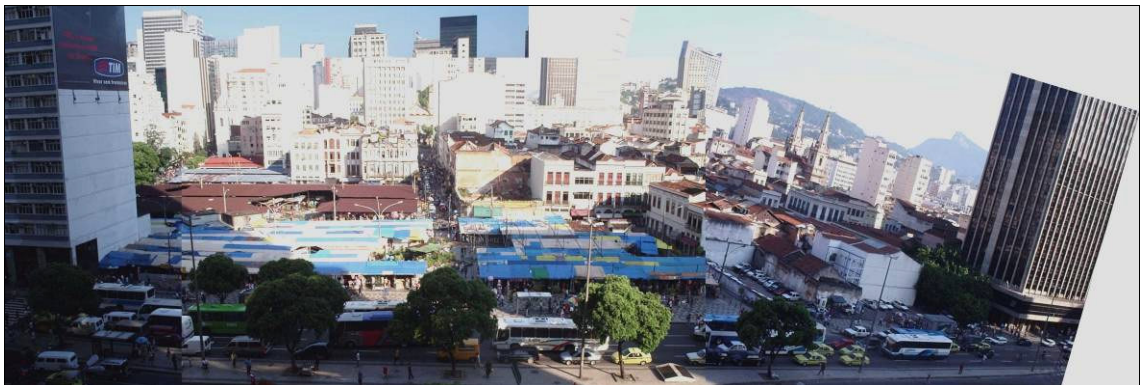
O setor Uruguaiana se caracteriza também pela presença de algumas edificações que rompem com o gabarito e a tipologia dos edifícios proposta no projeto da Avenida \_ galeria sob pilotis e gabarito de 22 pavimentos \_ se desfaz nos edifícios sede do Detran, na esquina com a Av. Passos, e do Banco Central, na margem norte, entre a Rua Uruguaiana e a Av. Passos, ambos com 33 pavimentos.



**FIG. 113. O Setor Uruguiana e a SAARA.** No final da década de 1970, a construção do metrô. Atualmente, o grande vazio urbano ocupado pelo Camelódromo. Fotos: PubRio;



**FIG. 114. Vazio normativo do metrô: Uruguiana.** Sobrepondo o PA 10600 e as restrições impostas à construção pelo Metrô, produz-se um paradoxo construtivo que torna inexecutável a edificação neste trecho valorizado da área urbana central, na imagem 3. Desenho: FL, 2006 e JPMT, 2006.



**FIG. 115. O Camelódromo.** Ladeado por edifícios altos, e servida por estação de metrô, esta área valorizada, remanescente da abertura da avenida e da implantação do sistema metroviário, é intensamente utilizada. Foto: AVS.

Neste setor se localiza parte da SAARA no qual o uso residencial, em sobrados de uso misto da área, ainda resiste no setor embora tenha se reduzido em intensidade nos últimos anos. O trecho sul teria sido arrasado pela Av. Diagonal, ligando a Esplanada de Santo Antonio à Avenida, não fosse a organização dos moradores em uma sociedade civil \_ a SAARA\_ na década de 1960<sup>16</sup>.

Neste setor os vazios projetuais do metrô se somam aos vazios projetuais da abertura da Avenida impondo uma pausa no ritmo verticalizado dos edifícios de grande altura da Área Central de Negócios. A quase totalidade deles subutilizado para estacionamento ou comércio popular. A partir da R. Uruguiana a influência da valorizada Av. Rio Branco, e o conseqüente modelo de verticalização proposto, começa a apresentar um significativo esgotamento: o tecido se apresenta cada vez mais heterogêneo e descontinuado pela presença de extensos vazios urbanos.



**FIG. 116. Morfologia urbana dos setores Candelária e Uruguiana.** Vê-se no mapa perspectivado (1967) a antiga praça ocupada pelo Edifício do Banco Central (1) e o lote ainda desocupado do atual edifício do Banespa e da Souza Cruz (4). Destaque para a galeria em pilotis (2) e R.Miguel Couto sob pilotis (3). Fonte: AN.Fotos AB (2006).

<sup>16</sup> Ver capítulo 3 quanto ao processo de formação da SAARA (pág.139).

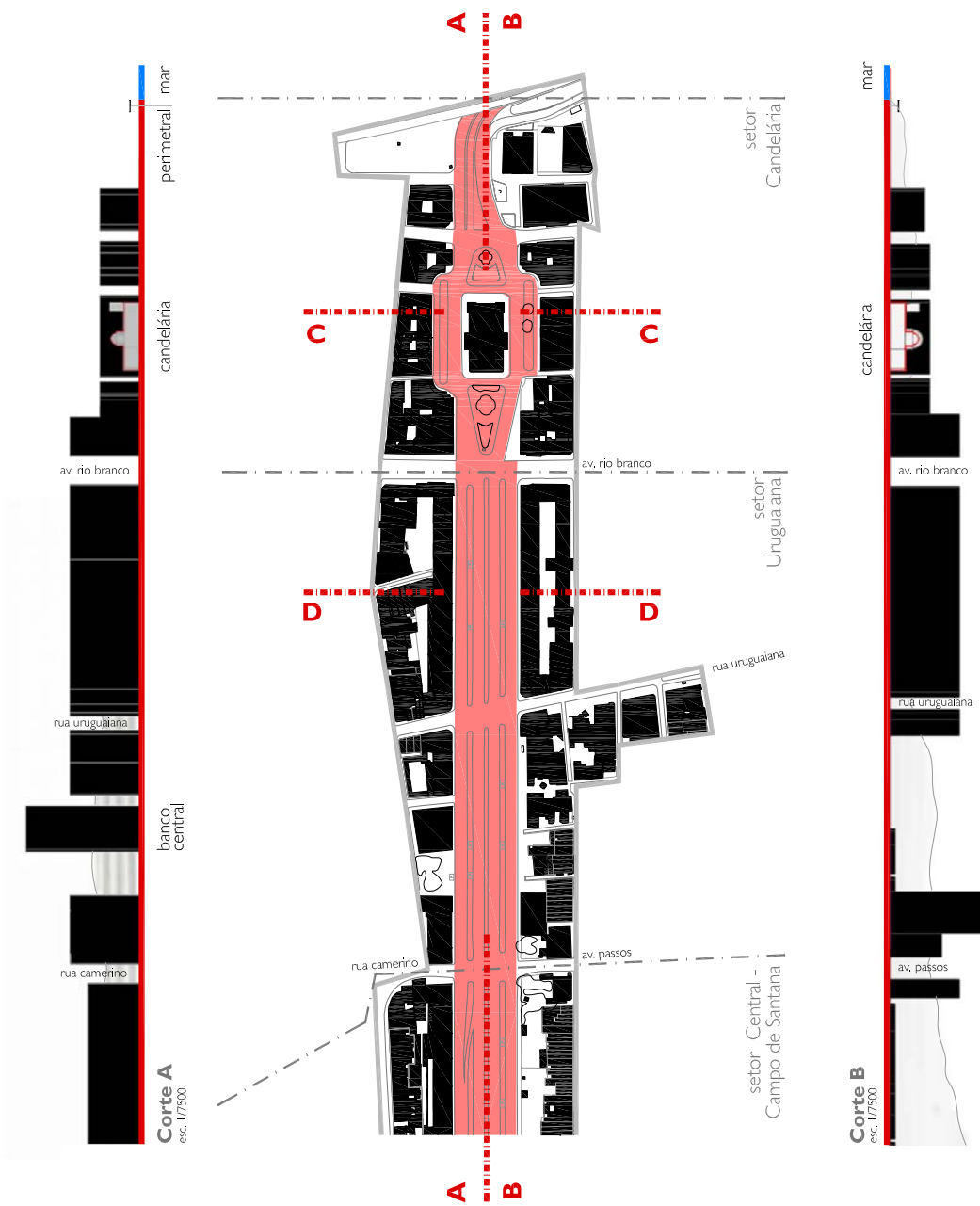
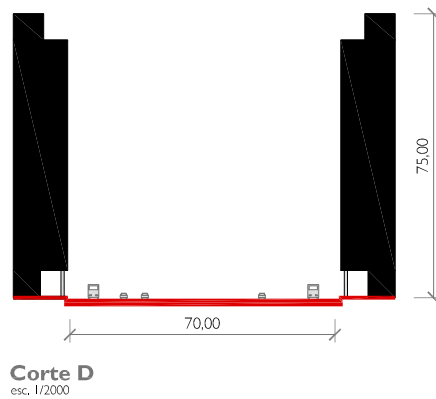
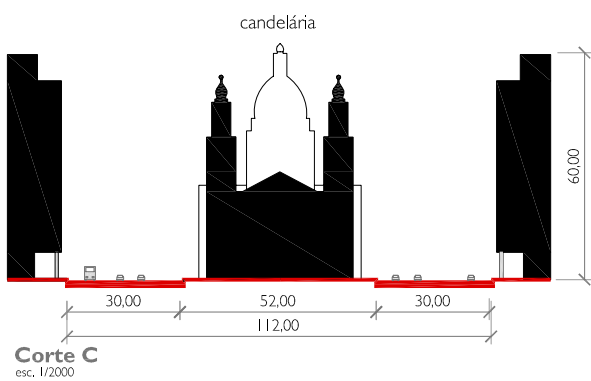


FIG. 117. Mapa Nollí dos Setores Candelaia e Uruguiana. Des: AVS e JPMT, 2006.



legenda

- vazio Presidente Vargas
- vazio viário
- vazio metrô

escala 1/7500

FIG. 118. Mapa de Vazios Projetuais dos Setores Candelária e Uruguaiana. Des.: AVS e JPMT, 2006

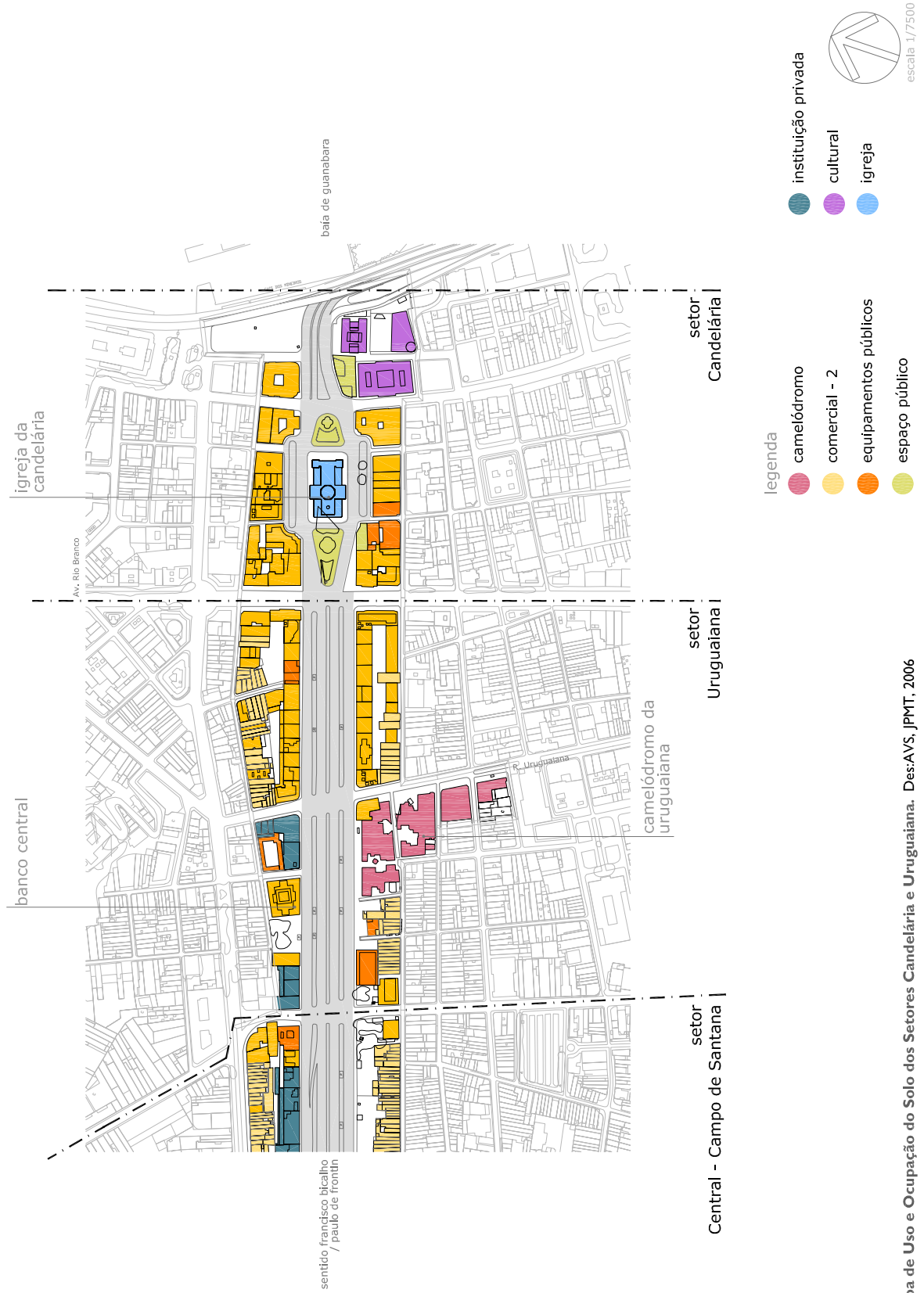
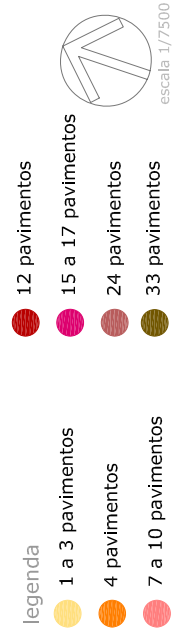


FIG. 119. Mapa de Uso e Ocupação do Solo dos Setores Candelária e Uruguiana. Des:AVS, JPMT, 2006



**FIG 120** Mapa de Gabaritos dos Setores Candelária e Uruguiana. Quadras homogêneas propostas no projeto em torno da Igreja, contrastam com as *quadras-fachadas* do quarteirão seguinte. A partir da Uruguiana os dois lados darão lugar a quadras homogêneas com vazios convivendo lado a lado com edifícios com gabarito além do previsto, como o Banco Central. Des. AVS e JPMT, 2006.

O Setor **Campo de Santana/ Central** é delimitado pela Av. Passos e R. General Caldwell e abrange alguns dos mais significativos marcos visuais da Avenida. Este setor concentra os poucos marcos visuais que identificam a Avenida, além da Igreja da Candelária, como o Campo de Santana, na margem sul, e a Central do Brasil e a sede do 3º Comando Militar do Leste (antigo Ministério da Guerra), na margem norte, dominado pelos Morros da Providência e do Livramento, integrantes do setor externo da área portuária. O Campo de Santana e a Central do Brasil marcam o final do trecho inaugurado em 1944, o término da cidade compacta e o início dos vazios projetuais, jamais plenamente preenchidos, da cidade renovada.

Este setor exerce uma centralidade metropolitana fundada na grande oferta de linhas de transportes coletivos público (ônibus, metrô, trem), organizado em torno da estação ferroviária e metroviária da Central do Brasil e dos terminais rodoviários Procópio Ferreira e o Américo Fontenele, que identificam o setor como uma das áreas de maior fluxo (pedestres, automóveis e ônibus) da Avenida.

O Campo de Santana, que já foi a centralidade político-administrativa da cidade no período imperial, marca, morfologicamente, a articulação entre a Cidade Velha e a Cidade Nova<sup>17</sup>. É a rótula histórica entre Cidade Velha / Cidade Nova (séc.XIX), entre o núcleo original de ocupação da cidade e sua área de expansão imediata. Papel que continuará desempenhando no processo de abertura da Av. Presidente Vargas



**FIG. 121. Vazios entre o Campo de Santana e o Edifício Balança mas não cai.** Após a abertura da avenida, no final 1940, com o edifício em construção, ao fundo, Fonte: AGCRJ; AB,2006.

<sup>17</sup> Integrantes da Missão Científica assim se referiram à cidade, no final da década de 1810, segundo Santos (1981, p. 48): “compreendia a cidade antiga e a cidade nova, separadas uma da outra pelo Campo de Santana. (...) a nova \_ que dizem só ter sido construída depois da vinda da corte\_ dão-na como ligada por meio da Ponte de São Diogo (situada sobre o braço de mar que formava o Saco do Alferes), com o quarteirão sudeste do bairro Mata-Porcos, e pelo extenso arrabalde do Catumbi, com a Quinta Real de São Cristóvão”.



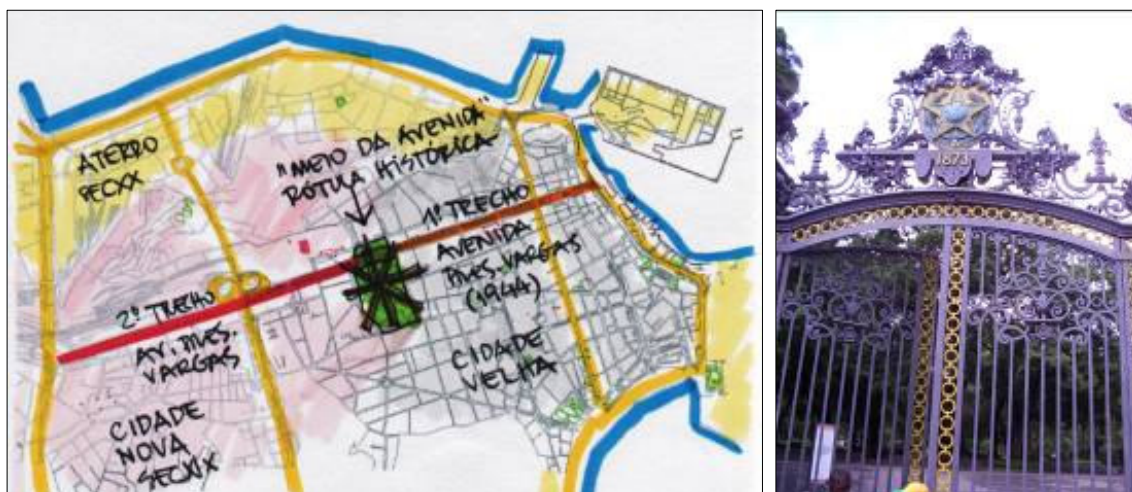


FIG. 122. Campo de Santana. Mapa Analítico e Portão com data de inauguração dos Jardins de Glaziou. Des: AB; Foto AB, 2006.



FIG. 123. O Campo de Santana no séc. XX. A colocação das grades no início da década de 1950. Fonte: A.N.

Este setor é também a ligação entre os setores externos do Centro, ao sul, e dos Morros, ao norte. A proximidade a este setor externo, ocupado pela favela do Morro da Providência, e às ruas Barão de São Felix e Senador Pompeu, pontuadas por grandes cortiços e estalagens, confere um movimento residencial característico à este trecho da Avenida. Em sua margem sul está localizada a única favela do Centro. Uma favela plana que não chega a ocupar toda a quadra da rua Benedito Hipólito na qual se insere próxima ao Arquivo Nacional.

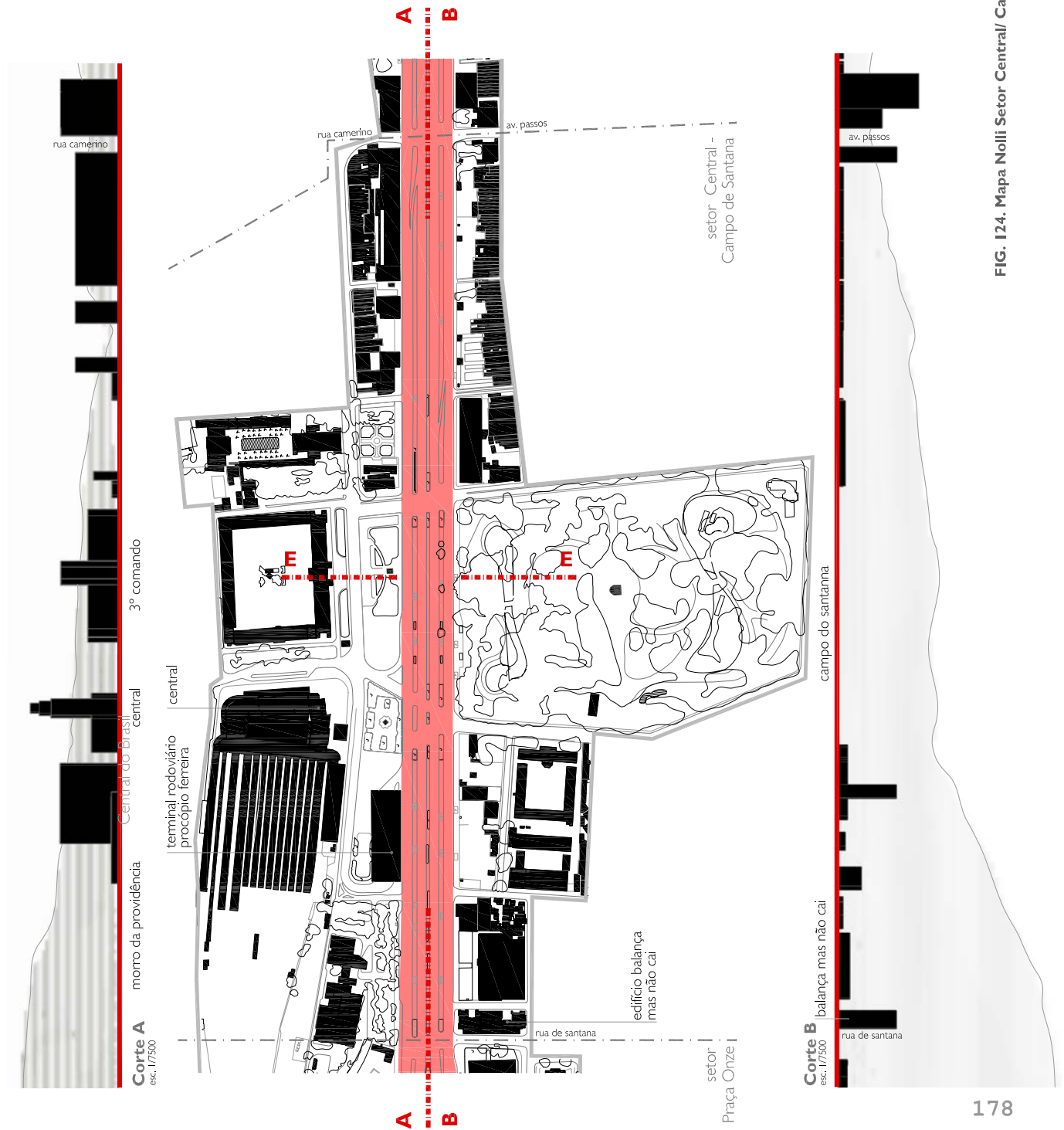


FIG. 124. Mapa Noli Setor Central/ Campo de Santana. Des: AVS e JPMT, 2006.



legenda

- vazio Presidente Vargas
- vazio metrô
- vazio ferroviário

escala 1/7500

FIG. 125. Mapa de Vazios Projetuais Setor Central/ Campo de Santana. Des: AVS e JPMT, 2006.



**FIG. 126. Mapa de Uso e Ocupação do Solo Setor Central/ Campo de Santana.** Des: AVS e JPMI, 2006.

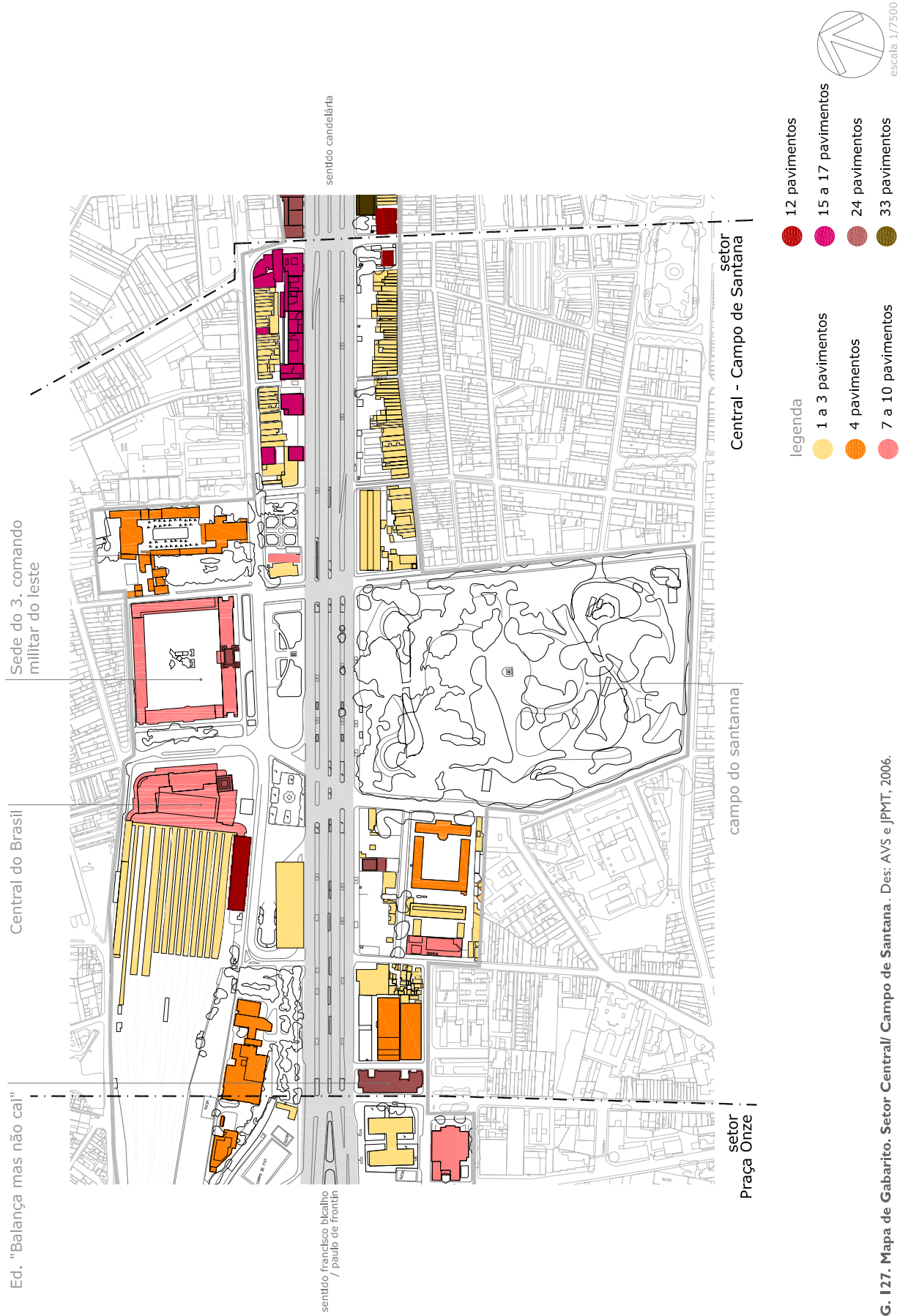


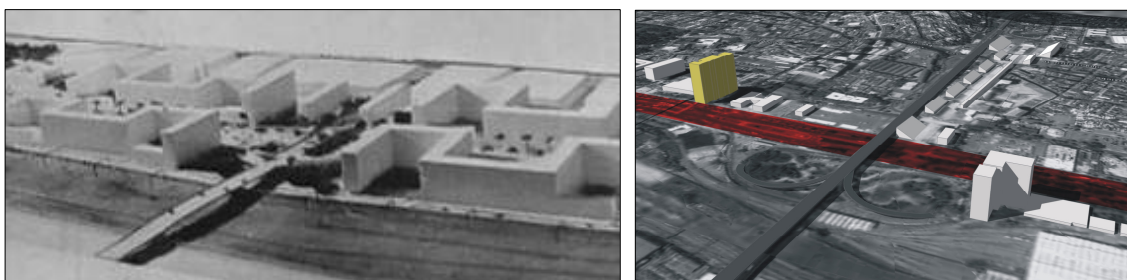
FIG. 127. Mapa de Gabarito. Setor Central/ Campo de Santana. Des: AVS e JPMT, 2006.

O **Setor Praça XI**, delimitado pelas ruas General Caldwell e Carmo Netto, é um setor marcado por grandes intervenções urbanas após a abertura da Av. Presidente Vargas, na década de 1940, que resultaram na demolição de marcos urbanos significativos da área central. Entre eles estão o prédio da Prefeitura do Distrito Federal e a Praça XI de Junho. A construção do Elevado 31 de março (1963) e da Passarela do Samba (1984) promoveram novas cisões espaciais, desta vez, no sentido norte/sul, e novos vazios urbanos na área de abrangência da avenida. Por outro lado, o elevado e o Sambódromo são novos marcos urbanos da avenida e da cidade. Este setor concentra vazios de dimensões intermediárias que, pela permanência e seqüência nas margens da Avenida, criam uma significativa descontinuidade espacial.

Este setor é culturalmente identificado com o berço do samba e com a diversidade cultural desde a sua ocupação, no séc. XIX por trabalhadores imigrantes e ex-escravos, é um dos trechos mais recortados e desterritorializados da Avenida. Paradoxalmente, nele se localiza um dos únicos marcos residenciais da avenida, o edifício conhecido como *Balança Mas Não Cai*.



**FIG. 128. Marcos arquitetônicos da Praça XI:** o edifício *Balança mas não cai* e o *Sambódromo*, um vazio sazonal. Fotos:AB, 2006.



**FIG. 129 Maquetes e perspectivas do viaduto projetado sobre a Av. Presidente Vargas:** O viaduto Marquês de Sapucaí projetado por sobre a avenida na altura da rua de mesmo nome corresponde, em termos, ao complexo de elevados (31 de março, São Sebastião, São Pedro e São Paulo), abertos na década de 1960 ligando o bairro de Santo Cristo ao Catumbi e deste à Laranjeiras, pelo Túnel Santa Bárbara. Fonte: RME. Des: JPMT, 2006.

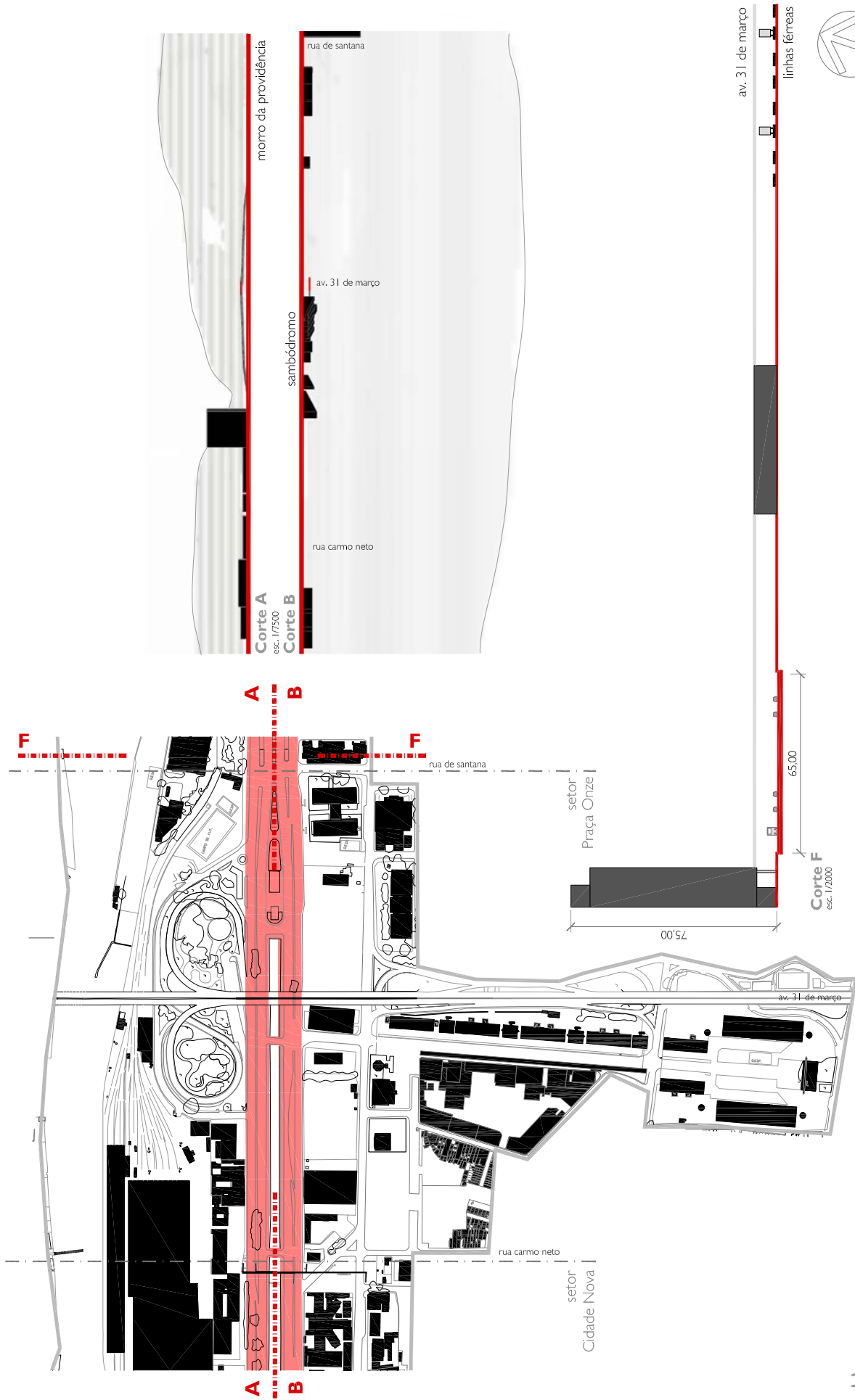
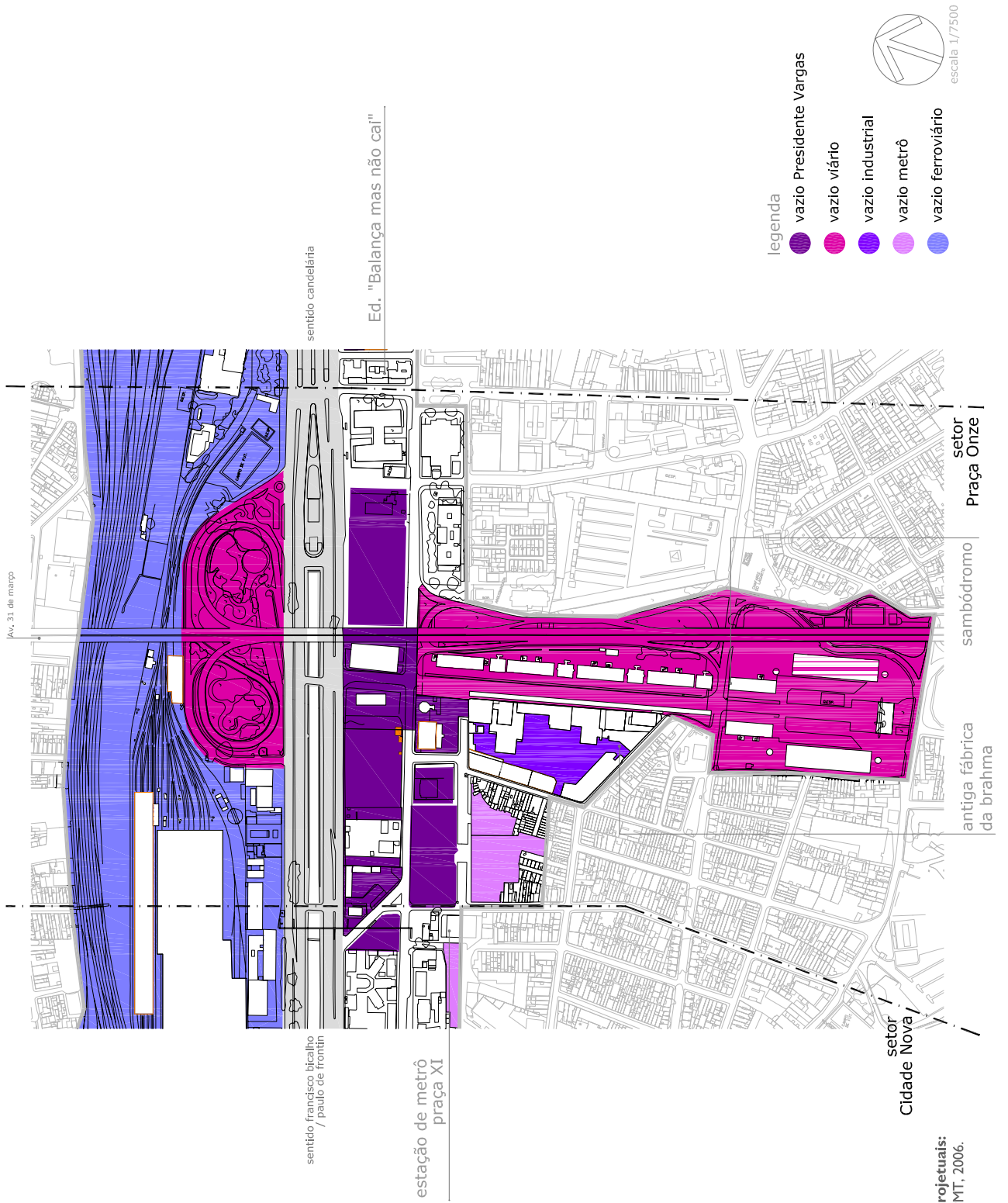


FIG. 130. Mapa Nolli - Setor Praça XI Des. AVS, JPMT, 2006.



**FIG. 131. Mapa de Vazios projetuais: Setor Praça XI.** Des. AVS, JPMT, 2006.



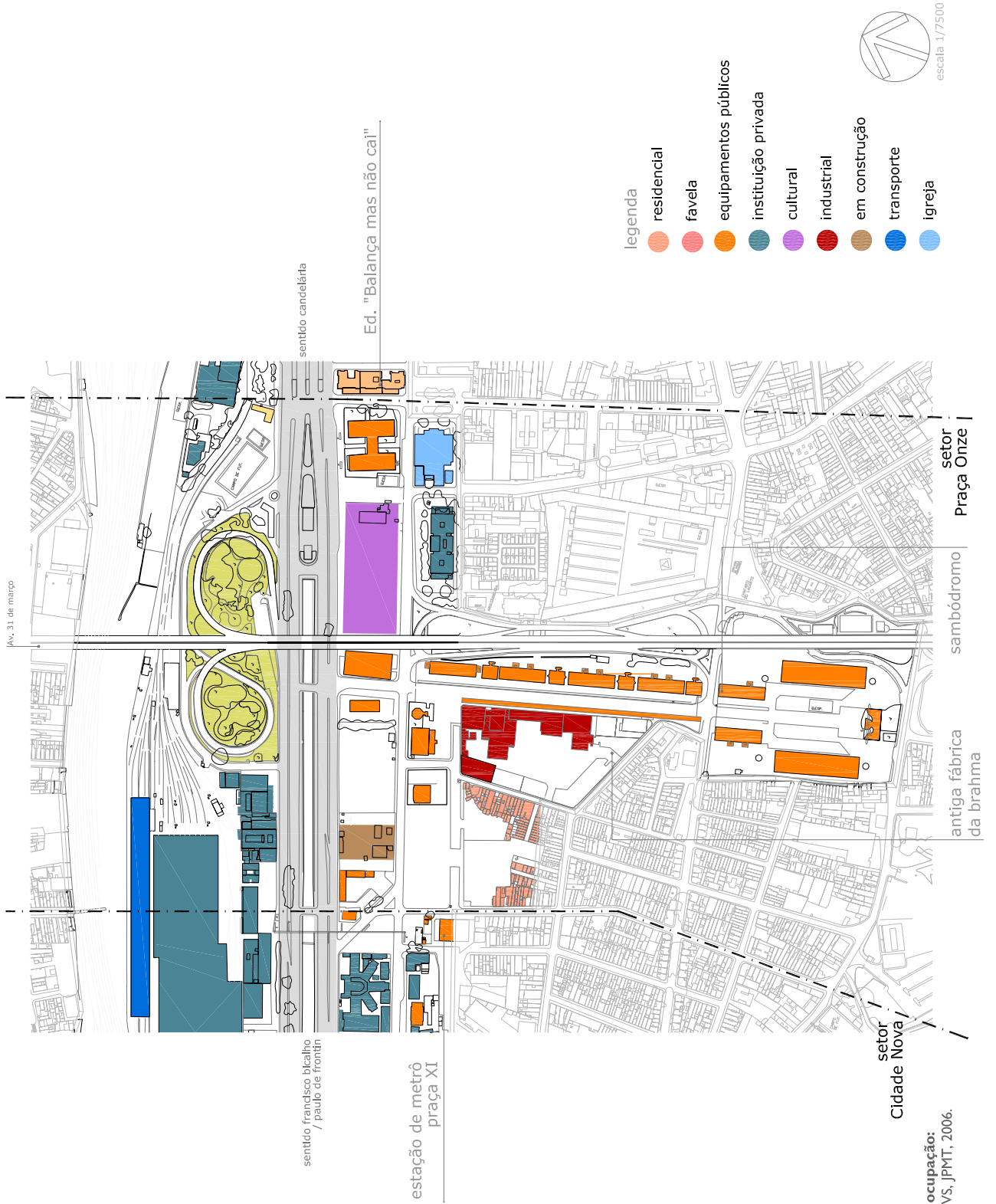


FIG. 132. Mapa usos e ocupação:  
Setor Praça XI. Des. AVS, JPMT, 2006.

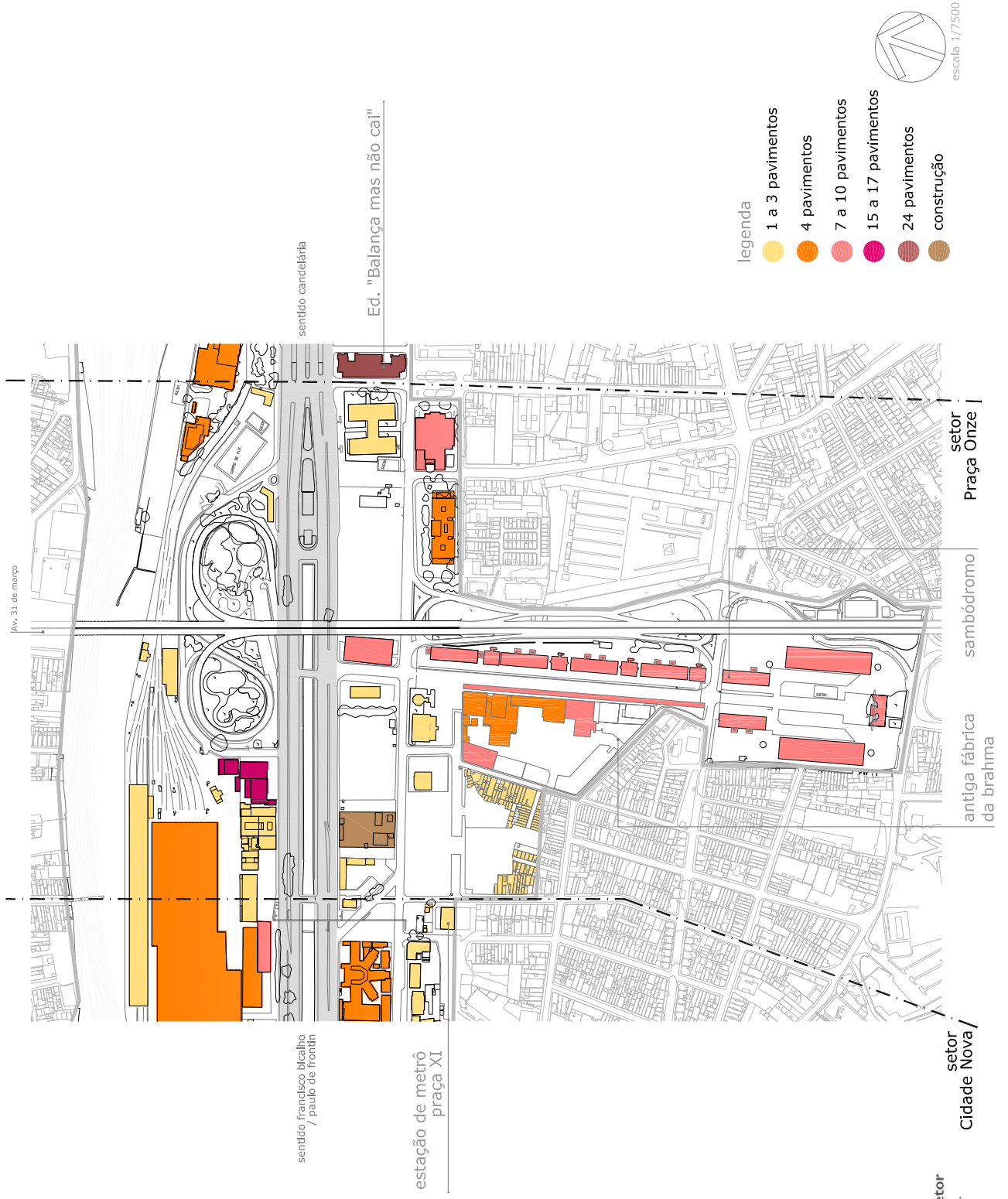


FIG. 133. Mapa Gabaritos: Setor Praça XI Des. AVS, JPMT, 2006..

O **Setor Cidade Nova** é delimitado pela R. Carmo Neto e Av. Paulo de Frontin e se caracteriza por uma ocupação predominantemente institucional, pela quantidade de vazios de grandes dimensões no lado sul e pela estreita faixa vazia ao longo do ramal ferroviário no lado norte da Avenida. A presença destes vazios contribui para caracterizar este setor como aquele com menor intensidade do fluxo de pedestres ao longo da avenida. Embora abrigue edifícios que congreguem um grande público \_ como a sede e o anexo da Prefeitura e alguns edifícios residenciais \_ a circulação se estabelece, sobretudo, ao longo da Rua Julio do Carmo, paralela à Avenida e eixo de ligação entre as estações de metrô da Praça Onze e do Estácio.

Este setor é marcado ainda pelo Hospital São Francisco de Assis, raro exemplo de arquitetura hospitalar do séc. XIX, destinado, desde a sua origem, aos segmentos desfavorecido da população carioca. O Hospital apesar do sofrível estado de conservação ainda está em funcionamento.

Vale destacar o vazio morfológico e funcional criado pelo térreo do edifício sede dos Correios com fundos voltados para a avenida. Impacto que ficou mais evidente após a inauguração do edifício sede do Teleporto, ao lado, com terraços destinados ao uso comercial e com espaço público que recebeu tratamento paisagístico. Do outro lado as áreas de apoio ao ramal ferroviário e metroviário reforçam a cisão espacial deste trecho da Avenida.

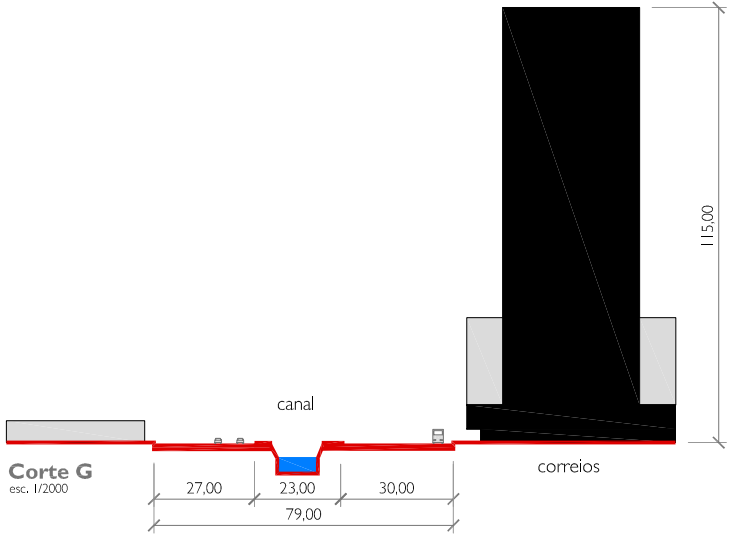
O trecho final é dominado pelo grande entroncamento viário do Trevo das Forças Armadas que conecta o fluxo dos elevados, que se interligam ao Túnel Rebouças, à Ponte Rio-Niterói e à Linha Vermelha, e ao fluxo das avenidas Francisco Bicalho, Paulo de Frontin e Radial Oeste. Nele se localiza também um conjunto de edifícios residenciais construídos na década de 1960 e, futuramente, o Centro de Convenções construído por iniciativa da prefeitura. Diante da cisão espacial do setor da Cidade Nova este se conecta, ao nível do pedestre, mais com a Av. Paulo de Frontin, de menor largura e ligando bairros residenciais, do que com a grande Avenida.



**FIG. 134. Vazio do Teleporto e Conjunto Residencial no final da Av. Presidente Vargas.** Fonte: JPJ, 2005.



**FIG. 135. A Avenida Preidentre Vargas: Cidade Nova/Cais.** Em primeiro plano a grande cisão espacial promovida pelo elevado 31 de Março (que cruza a avenida na altura da Rua Marques de Sapucaí) e pela rede ferroviária; e as situações de vazio urbano que ladeiam o Sambódromo. Ao fundo, a verticalizada área central de negócios organizada em torno da Av. Rio Branco (norte/sul) e sua área de influência. Foto: JPJ, 2005.



escala 1/7500

**FIG. 136. Mapa Nolli: Setor Cidade Nova.** Grandes vazios dominam este setor de grandes cheios. Des. AVS, JPMT, 2006.

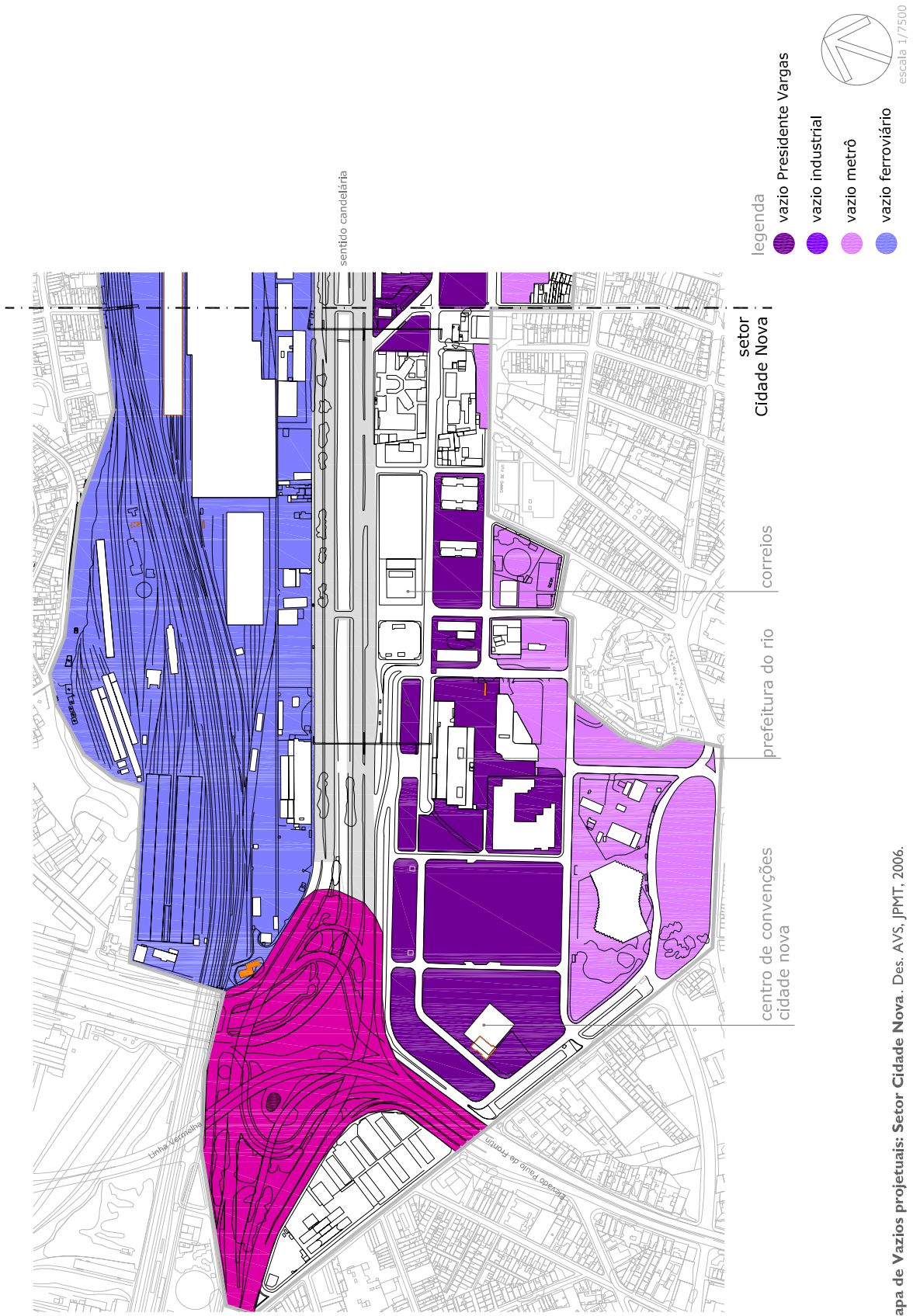


FIG. 137. Mapa de Vazios projetuais: Setor Cidade Nova. Des. AVS, JPMT, 2006.

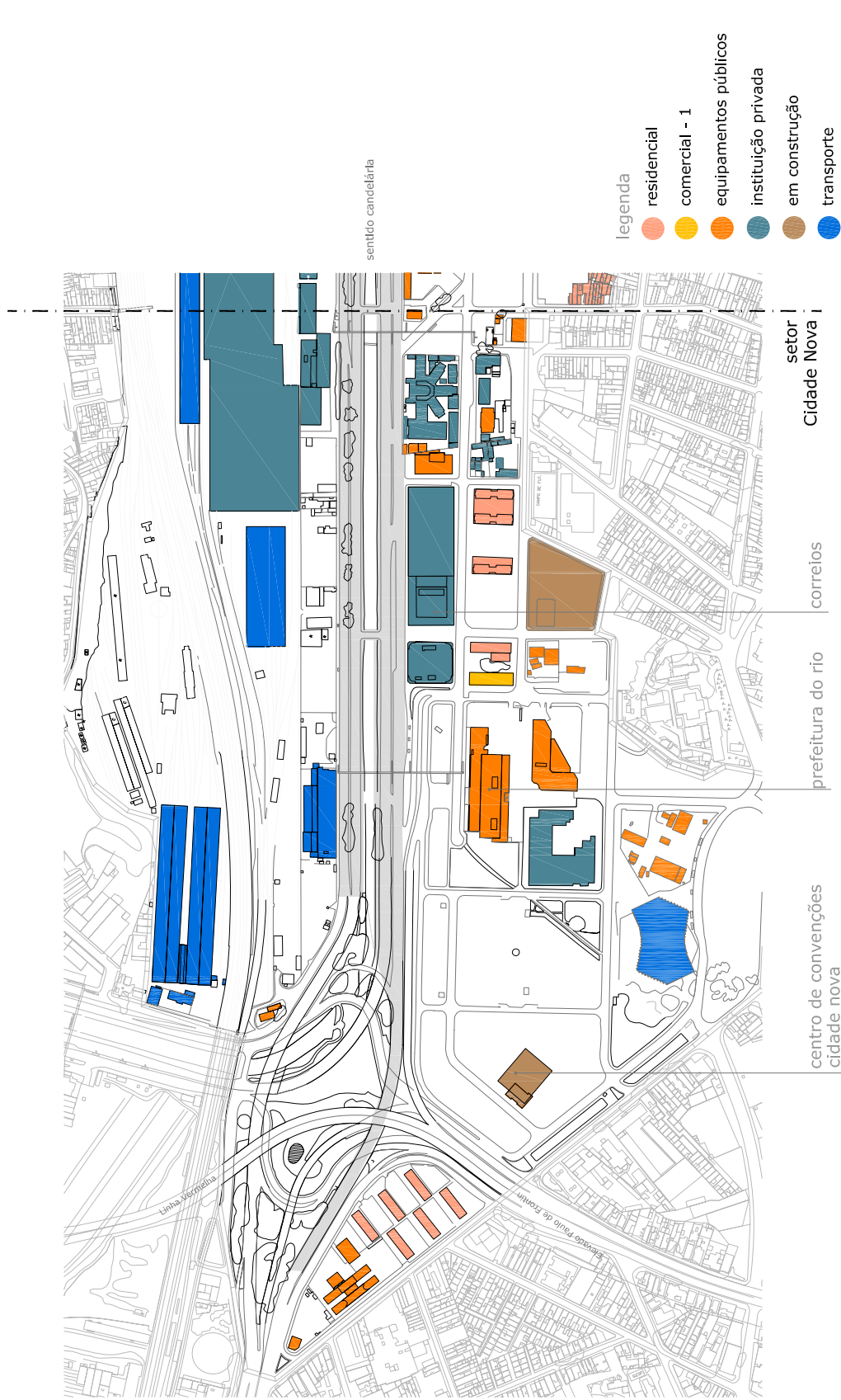


FIG. 138. Mapa de uso e ocupação: Setor Cidade Nova. Des. AVS, JPMT, 2006.

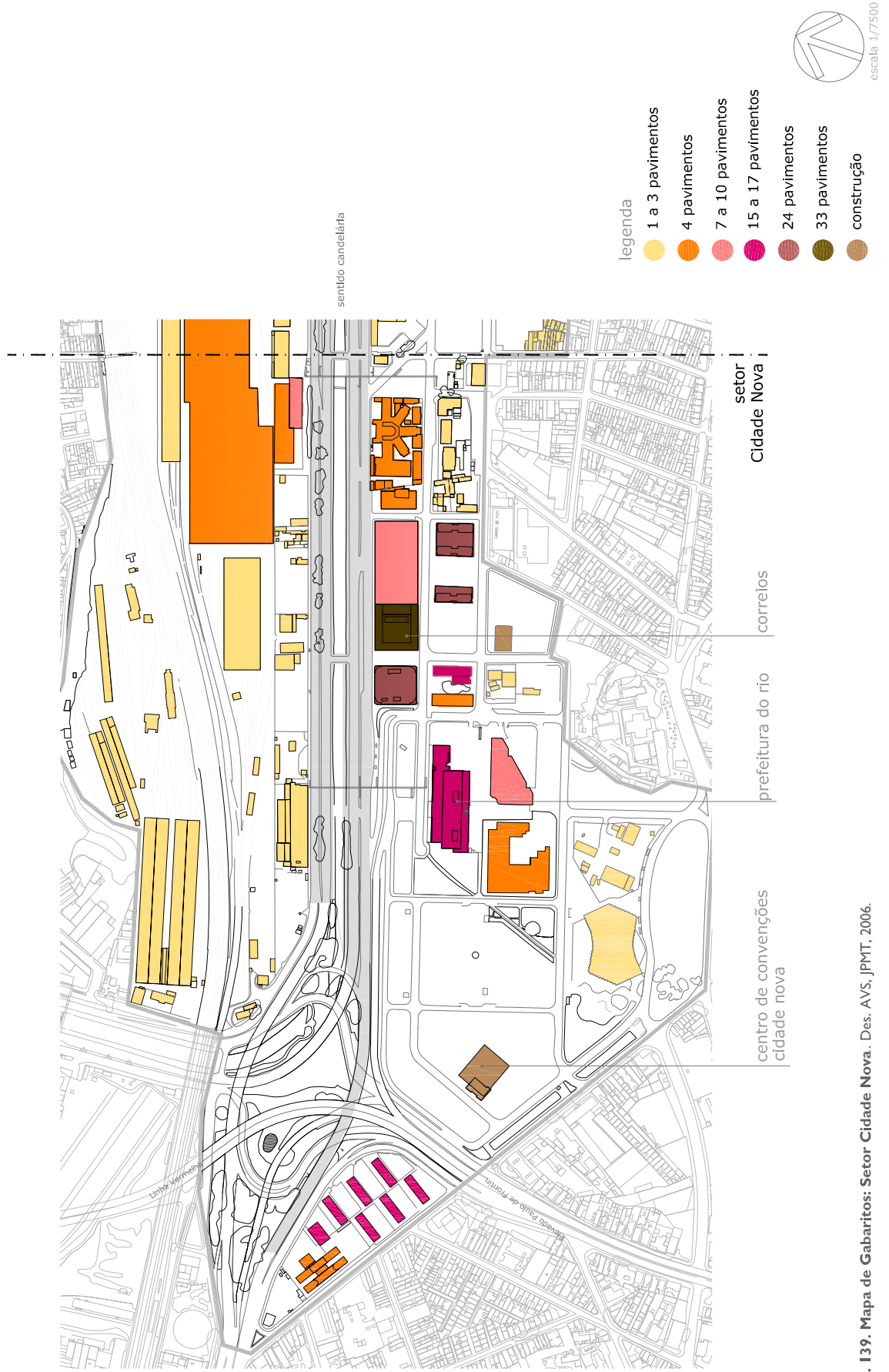
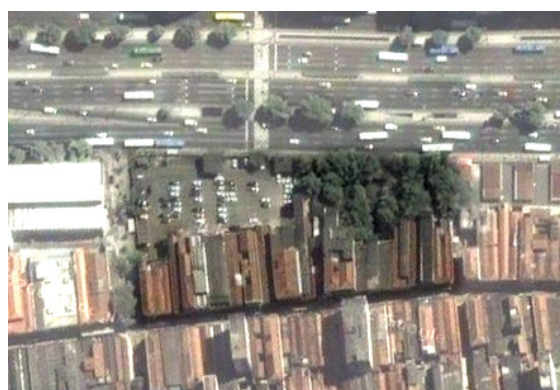


FIG. I39. Mapa de Gabaritos: Setor Cidade Nova. Des. AVS, JPMT, 2006.



• tecido urbano: quadras •



**FIG. 140 Reloteamento das quadras.** Propõe gabaritos diferenciados por trechos da Avenida; o reloteamento das quadras lindeiras à ela, com definição de recuos, galerias, pilotis a serem obedecidos. Fonte: RME, 1941.

Analisando as morfologias das quadras da Av. Presidente Vargas é possível considerar diferentes *caracteres*<sup>18</sup>. Uma das grandes transformações urbanas possibilitadas pela abertura desta Avenida, do ponto de vista do poder público, seria o remembramento dos antigos lotes coloniais. Os novos lotes seriam, assim, maiores e mais adequados às novas tipologias arquitetônicas associadas à verticalização demandada pelos edifícios administrativos e comerciais.

Analisando o uso e a ocupação pretendidos e aqueles efetivamente realizados, percebe-se que apenas as quadras mais próximas ao consolidado e valorizado eixo comercial da Av. Rio Branco foram construídas tal qual projetadas. Nas demais, os vazios urbanos e a ocupação para uso institucional desempenham um papel significativo. A morfologia resultante desta combinação expõe paradoxos e contradições da história urbana do vazio projetual da Av. Presidente Vargas. Nos vazios urbanos subutilizados para estacionamento, algumas construções de alvenaria de

<sup>18</sup> Segundo Ford (2000, p.169) o caráter de uma área urbana poderia ser compreendido, em boa parte, através da observação do tamanho e da forma das quadras urbanas.

até dois pavimentos para recepção e controle dos carros; nas quadras institucionais ocupadas, a partir da década de 1970, por edifícios que não atendem, contraditoriamente, aos parâmetros construtivos impostos pela normativa urbanística, tanto quanto à ocupação do solo, à tipologia de galeria sob pilotis, como ao gabarito.

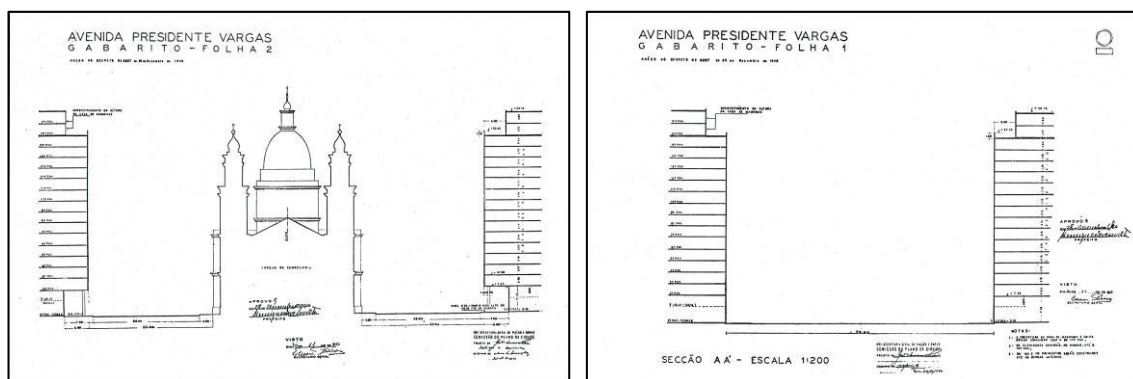


FIG. 141. Gabaritos propostos. Em torno da Candelária e ao longo da via. Fonte: RME, 1941.

Quanto ao gabarito, observa-se que a relação estabelecida ente a altura dos edifícios e as diferentes larguras da Av. Presidente Vargas e das vias que a ela afluem são responsáveis por diferentes ritmos. O trecho inicial, dominado pela presença da Igreja da Candelária, o cruzamento com a Av. Rio Branco e o pano de fundo do Elevado da Perimetral, de gabarito mais baixo, estabelecido pela norma urbanística, constituiu-se em um tecido claramente distinto. A delimitação do gabarito à altura máxima da Igreja, proposta com a intenção de realçá-la, corroborou para um caráter *claustrofóbico* – uma vez que a Igreja mais que protegida, parece *engolida* pelos edifícios em torno – em comparação com os demais trechos da Avenida que se identificariam mais com um caráter *agorafóbico*<sup>19</sup>. Uma exceção seria, provavelmente, o trecho entre a Av. Rio Branco e a Rua Uruguaiana, com edifícios de gabarito mais alto e calçadas protegidas pelas arcadas dos edifícios. A partir do SAARA estabeleceu-se um ritmo dissonante entre vazios de dimensões cada vez maiores e esparsos edifícios com alturas variadas.

Quanto à participação dos vazios na conformação das quadras e dos conjuntos de quadras que conformam os setores internos, observa-se que a ocupação das quadras vai se tornando rarefeita no sentido do mar para o interior, isto é, da Candelária em

<sup>19</sup> Os conceitos de espaço *claustrofóbico* e *agorafóbico* fazem referência a Ford (2000:168). Para ele em ruas estreitas, massivamente construídas, pode prevalecer o sentimento de claustrofobia, enquanto que a agorafobia tenderia a aparecer em ruas de grande largura ladeadas por edifícios de baixo gabarito. Nestas o pedestre ficaria literalmente perdido no espaço, circundado por veículos velozes.

direção à Cidade Nova, o mesmo acontecendo com os usos comercial e financeiro. A intensidade de ocupação e desocupação também apresenta distintas configurações nas duas margens da Avenida.

Na margem norte, até a Central do Brasil, as quadras são predominantemente ocupadas e os vazios se constituem em alteridades do tecido urbano. Nesta extensão observa-se o vazio do estacionamento da rua Barão de Ladário, no início da avenida, a praça subutilizada e o vazio do metrô da estação Presidente Vargas. Recentemente, na década de 1990, a praça subutilizada em frente ao Palácio do Itamaraty, próxima ao 3º Comando do Leste, foi objeto de concurso público, transformando-se no espaço público de uso coletivo, conhecido como Espaço Rio Branco. A mesma sorte, no entanto, não teve a praça em frente ao 3º Comando do Leste e à Central do Brasil, concebidas como espaços públicos para contemplação da monumentalidade desses edifícios. Estas praças poderiam ser mais bem conservadas. A partir daí predomina um grande e contínuo vazio que agrega desde as alças do Elevado 31 de Março, vazios paisagísticos e viários até a implantação do parque público; até as edificações de gabarito baixo e uso exclusivo das oficinas do metro e da rede ferroviária. Este vazio espacialmente definido é quebrado apenas pelo Edifício sede da Telemar que abriga, atualmente, a Universidade Estácio de Sá, uma das cinco que se instalaram recentemente na Avenida.



**FIG. 142. Vazios urbanos marcos da margem sul.** A partir da Rua Uruguaiana os vazios se impõem, desvelam a cidade colonial, revelam a grande demanda por estacionamentos na área central e a retenção especulativa praticada questiona o modelo verticalizado: subutilizar seria mais rentável? Foto: AB, 2006.

Na margem sul observa-se a situação oposta a partir da Rua Uruguaiana: muitos vazios subutilizados para estacionamento constituem-se em marcos visuais da Avenida apenas pontuada por alguns edifícios. Se na margem norte a Central do Brasil e o 3º Comando do Leste constituem-se como marcos visuais, na margem sul este é representado pelo

grande parque público do Campo de Santana. A seguir, predomina um ritmo descontínuo entre vazios e alguns poucos edifícios, até o Hospital São Francisco de Assis. Nesta quadra, e na próxima, o edificado predomina sobre o vazio sem que se estabeleça uma articulação com a rarefeita ocupação da outra margem neste trecho. Por fim, na porção final o edifício sede da prefeitura domina um tecido urbano composto por grandes vazios urbanos. Nesta margem estão sendo construídos dois edifícios promovendo uma reativação dos fluxos nos vazios urbanos anteriores.

### • tecido urbano: vias •



**FIG. 143. A Av. Presidente Vargas recém-aberta (1944).** Várias categorias de vazios urbanos se somam neste grande vazio espacialmente definido pela largura da avenida com a demolição dos sobrados da margem sul (à direita) ainda hoje subtilizados para estacionamento e a implantação do metrô. A eles se somam vazios conjunturais e desestabilizações em torno desses vazios. Foto: AN.

É importante considerar os desdobramentos morfológicos, funcionais e simbólicos advindos da concepção desta grande Avenida como corredor viário, decorrente do privilégio estadonovista conferido ao trabalho e ao povoamento do interior, em contraposição à orientação seguida pelo eixo comercial da Av. Rio Branco, ligando o porto à Av. Beira Mar (Benetti, 1995).

Grandes ruas, como as avenidas e bulevares são espaços concebidos como lugares para acontecimentos aliando, portanto, em sua concepção as funções de circulação e de lazer e se constituindo em grandes palcos por onde veículos e pedestres

circulariam. Essas não seriam as únicas funções, no entanto, que desempenhariam essas grandes ruas. Essas grandes avenidas e bulevares são também, muitas vezes, grandes eixos comerciais ou habitacionais, lugares valorizados do solo urbano, que constituem, assim, não apenas infra-estrutura de transporte, mas também espaços de lazer, atividades, moradia e circulação. Neste sentido, é possível supor que, na medida em que elas sejam desenhadas cada vez mais como grandes artérias, que como grandes boulevares, estaria ocorrendo uma perda simbólica das grandes avenidas (Ford,2000).

As imagens a seguir buscam expressar os múltiplos caracteres da Avenida, momentos em que o vazio espacial e socialmente definido da Avenida se esvai. Nas fotos a seguir serão apenas assinalados alguns conflitos viários, pois, eles não contribuem, efetivamente, para formação ou transformação dos vazios urbanos.



**FIG. 144. Av. Presidente Vargas: a largura política da via.** Cortejo de inauguração do Panteão Duque de Caxias (1944) e desfile militar de 07 de setembro (2006). Fonte: A.N. e AB



**FIG. 145. A inauguração da Av. Presidente Vargas.** Em 1944, a avenida tomada pelas tropas e pela população. Fonte: A.N.

Concebida como uma grande artéria de circulação e palco para eventos militares a avenida só parece cumprir outras funções, que não a de circulação, nos grandes eventos sociais como os comícios políticos, as paradas militares e o carnaval que animou a avenida desde a década de 1950, transferido, em 1984, para o Sambódromo.



FIG. 146. O carnaval na Av. Presidente Vargas: desfile. Em 1952, os adereços reproduzem, de certa maneira, os edifícios em construção. Foto: A.N. e JB.



FIG. 147. O carnaval na Av. Presidente Vargas: arquibancadas. Montagem/desmontagem das arquibancadas até a construção da Passarela do Samba. No desfile militar, contudo, elas são remontadas.... Foto: JB.

A centralidade política da Avenida se beneficia do fluxo intenso de trabalhadores que chegam às estações e terminais rodoviários, ferroviários e metroviários, dos mais diferentes e distantes bairros da cidade e municípios. Uma centralidade inicialmente concentrada na Central do Brasil, mesmo sendo de vizinha de instalações militares.

Apesar de não configurar espaços públicos de encontro como na Cinelândia, outro palco político da área central, a Candelária passa a exercer também uma centralidade política marcante. Com a ditadura militar instalada, em 1964, o eixo político transfere-se da Central do Brasil para a Candelária.



FIG. 148 Comício da Central do Brasil (1964). Fonte: JB.



FIG. 149. Comício na Av. Presidente Vargas (1968). A Avenida tomada pelo comício. Foto tirada da esquina com a Av. Rio Branco, vendo-se a Igreja da Candelária à direita. Fonte: A.N.



**FIG. 150** Comício das Diretas em 1984. A Candelária se consolida como centralidade política. Fonte: A.N.

Ainda hoje, transferida a capital para Brasília, os festejos militares do Dia da Independência transformam a Avenida em um grande palco e local de encontro.



**FIG. 151.** O desfile militar. Neste evento, é possível cogitar a significação simbólica do enfileiramento dos prédios, da largura da via e da perspectiva estabelecida desde a Cidade Nova. Foto: AB, 2006.



No entanto, os grandes protagonistas da Avenida são os automóveis e os ônibus. A rede de avenidas, elevados e ruas de diferentes dimensões e hierarquias, articuladas à Av. Presidente Vargas cria, na maioria das vezes, complicados nós viários que dificultam a travessia dos pedestres. Se os cruzamentos com as ruas 1º de Março e Av. Rio Branco foram privilegiados pelos parâmetros urbanísticos, o mesmo não ocorre nas demais vias. Desde as vias descontinuadas com a abertura da Avenida até as recentes vias elevadas que estabelecem cisões visuais no início, meio e fim da Avenida o que se observa é uma hierarquia viária desordenada que reforça o obstáculo imposto pelo vazio monumental da largura da Avenida à morfologia urbana.



**FIG. 152. Cruzamentos de tráfego intenso.** Com quase todas as vias, mas, sobretudo, com a Av. Passos, Praça da República e Av. Rio Branco.



**FIG. 153. Grandes cisões visuais.** Elevado da Perimetral; Elevado Trinta e um de Março (foto aérea e de percurso). Fotos: JFJ, 2005; AN; AB, 2006.



**FIG. 154. Vias descontinuas e pequenas vias.** Vias de serviço nas laterais da Biblioteca Estadual e do Edifício “Balança, mas não cai”. Fotos: AB, 2006.



**FIG. 155. Os vazios viários:** Trevo das Forças Armadas (1962). Fonte: RME, 1962.

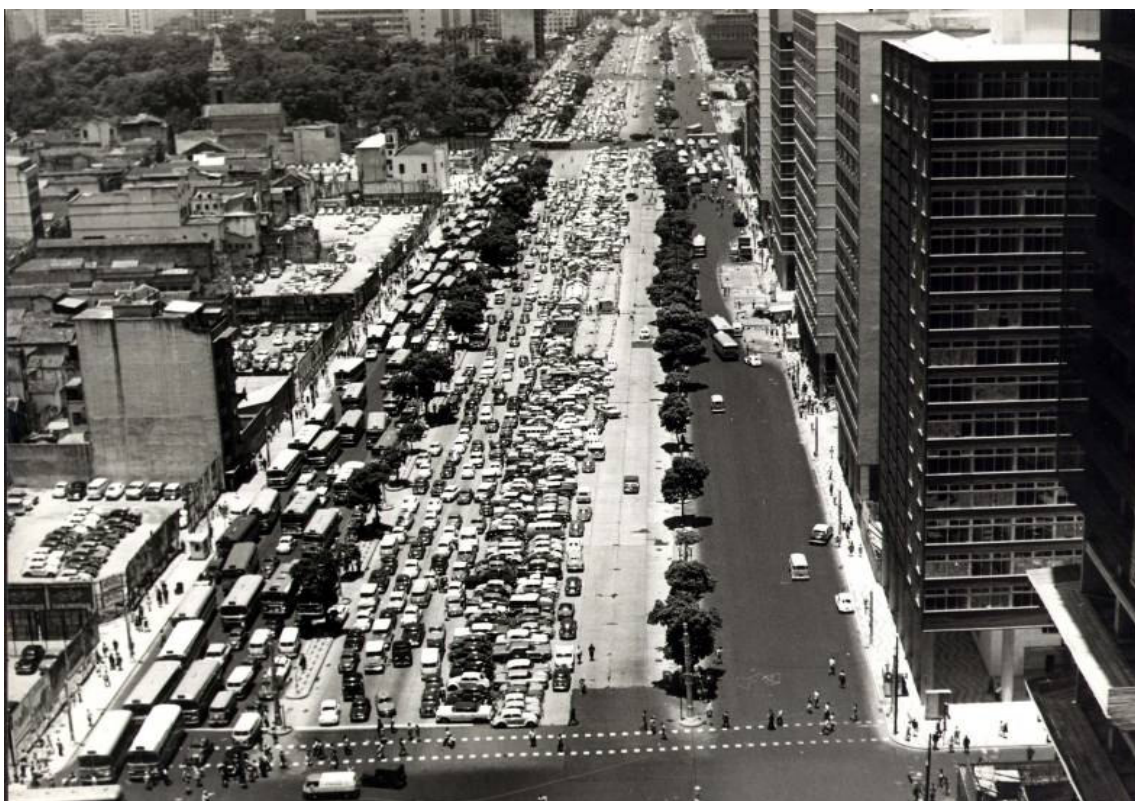


**FIG. 156. Vazios projetuais subutilizados para estacionamento.** Na margem sul entre a Rua Uruguaiana e o Campo de Santana nos vazios projetuais da abertura da Avenida. Fotos: AVS, 2006 e AB, 2006.

## •os vazios da avenida presidente vargas: síntese•

A Avenida organiza uma morfologia urbana descontínua, cortada por vias expressas, composta alternadamente por altos edifícios, antigos sobrados, ícones arquitetônicos e, permeada por um diversificado mosaico de vazios urbanos em toda sua extensão. É importante destacar, porém, que não é incomum a existência de vazios após a abertura de grandes vias, nem tampouco o seu aproveitamento para usos temporários<sup>20</sup>, o que se constitui uma excepcionalidade é a permanência dessa situação.

Neste contexto os vazios projetuais criados pela sua abertura e os vazios viários e metroviários criados nas décadas seguintes são elementos marcantes da morfologia da Avenida. Da mesma maneira que o vazio da Cidade Nova resultante da renovação urbana promovida na área. Situações que demandam, urgentemente, uma transformação urbana através de ações planejadas e diversificadas.



**FIG. 157.** O fluxo viário domina os vazios da Av. Presidente Vargas (década de 1970). Ocupam as faixas de rolamento e estacionam no canteiro central e nos terrenos vazios lindeiros à Avenida. Foto: A.N.

<sup>20</sup> Eram comuns, por exemplo, até a regularização da energia elétrica, em 1907, a ocupação dos terrenos desafetados e desocupados por pavilhões efêmeros construídos especificamente para a exibição do cinematógrafo (Borde, 1998).



Estação Estácio



Estação Praça XI



Estação Uruguaiana



Estação Presidente Vargas



Estação Uruguaiana



FIG. 158 Vazios do Metrô na área de Av. Presidente Vargas. Fotos: AB, 2006.

Como se poderia urdir uma nova camada do complexo tecido urbano da Av. Presidente Vargas a partir da reativação dos seus vazios urbanos? Esta questão, que acompanhou todo o desenvolvimento da pesquisa, conduziu à proposta de criação de área de especial interesse, o *conjunto projetual*, que abrigaria a proposição de estratégias diferenciadas para reativação das distintas situações de vazios urbanos que contemplasse tanto reativações de lugares, como reativações de fluxos.

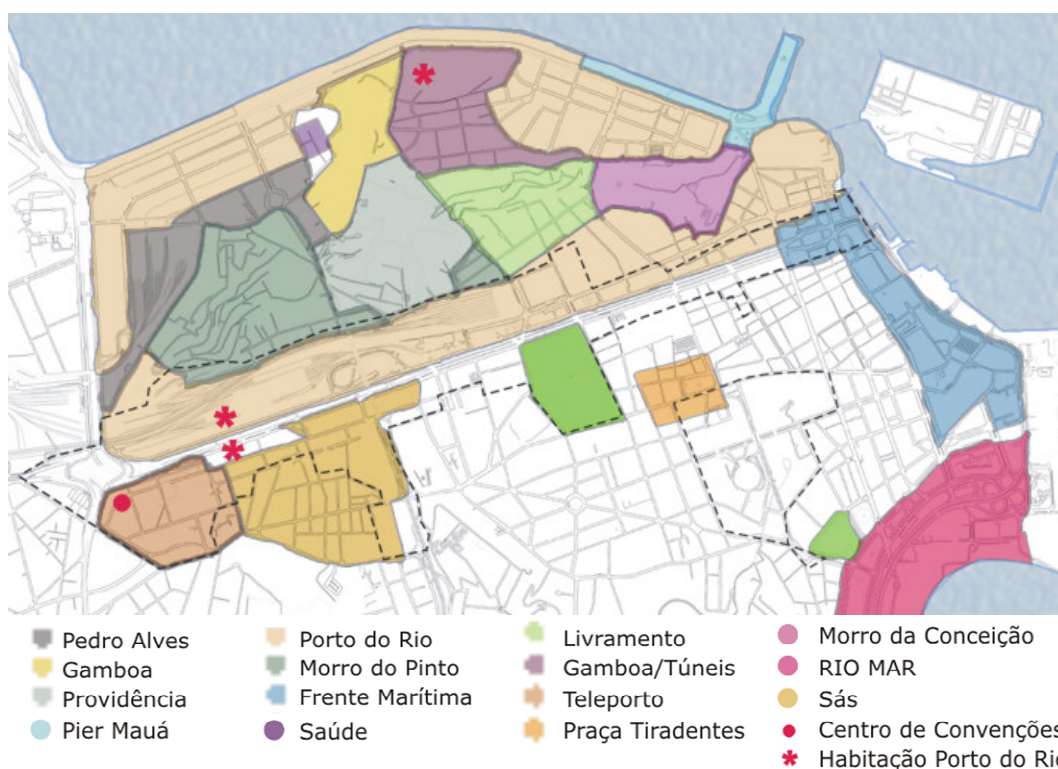
Neste sentido, estas considerações sobre as possibilidades de transformação da Av. Presidente Vargas a partir de seus vazios urbanos são precedidas por uma breve análise do contexto normativo da mesma e dos projetos em andamento na área urbana central pertinentes à área de abrangência da Avenida. Apesar das análises realizadas sobre a avenida apontarem para a existência de grandes vazios ao longo da via (Lima, 1990 e Benetti, 1995), desde sua inauguração, em 1944, e do Plano Diretor (1992), considerar a sua ocupação entre as diretrizes prioritárias para a API, não se conhecem propostas urbanísticas para a Avenida em sua extensão. Existem, sim, áreas de proteção ambiental e de especial interesse urbanístico abrangendo tecidos específicos adjacentes à avenida, como Corredor Cultural, Projeto SAGAS, Cidade Nova, Teófilo Otoni e a AEIU Centro; e projetos em andamento, como Frente Marítima, Projeto SAs e Porto do Rio, que apenas tocam a Avenida e alguns poucos projetos da iniciativa privada. Ao longo da sua história muitos projetos urbanos foram concebidos, divulgados, mas, quando muito, apenas parcialmente implantados.

A Av. Presidente Vargas permanece como um vazio projetual, não apenas por ter sido gerado por uma intervenção urbana que se constituiu como uma ruptura morfológica, que estaria na gênese das inúmeras situações de vazio urbano observadas, como também por esta situação de vacância não ter sido objeto de ações urbanísticas.

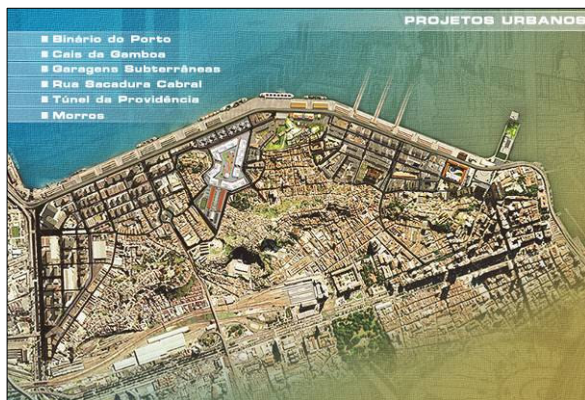
## • projetos em andamento •

Em relação aos projetos em andamento para a área destacam-se aqueles promovidos pelo poder público e os poucos projetos de iniciativa privada. Eles são responsáveis por algumas transformações de uso recentes e por duas edificações em construção, depois de anos sem que algo tivesse sido construído nesse grande eixo viário. A avenida abriga atualmente várias universidades particulares.

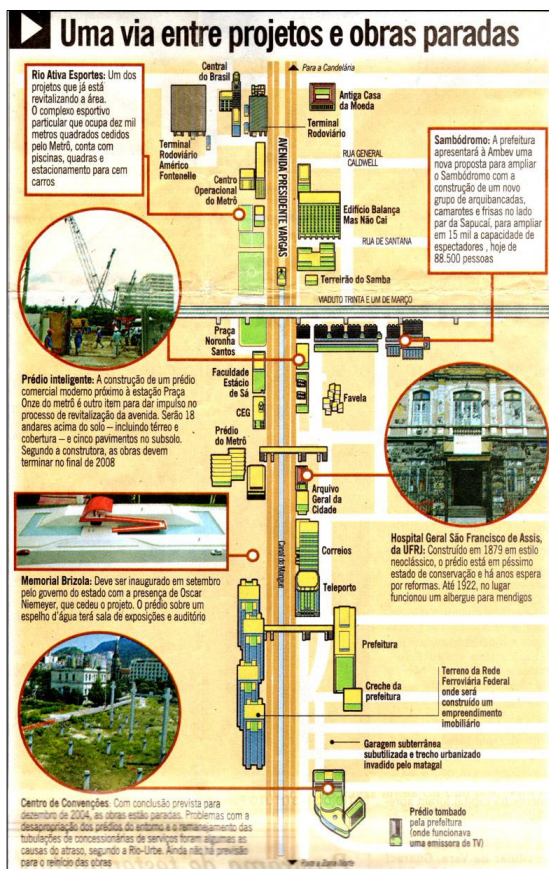
Entre os projetos do poder público em andamento estão: o Porto do Rio, Teleporto, Frente Marítima e poucos estudos habitacionais, dentre os quais se destaca a recuperação de edifício em ruínas para habitação de interesse social próximo ao Campo de Santana, ao nível municipal; e a construção de um Memorial em homenagem ao antigo governador Leonel Brizola, projetado por Oscar Niemeyer, ao nível estadual.



**FIG. 159. Projetos em Andamento na área central.** Entre os muitos projetos atuantes na área central poucos atuam sobre as áreas de vazios projetuais (tracejados) da Av. Presidente Vargas e do Morro de Santo Antonio. A área da Cruz Vermelha é objeto de uma APA que se constitui também em uma forma de atuação do poder público na área. O vazio projetual do Castelo, não assinalado, constitui-se um caso à parte: abrangido em parte por projetos voltados para a orla marítima não conta com projetos ou instrumentos urbanísticos para urbanização das suas “áreas internas”. O Conjunto Projetual do Castelo poderia atuar como articulador entre os diferentes tecidos remanescentes das intervenções do arrasamento do Morro e da abertura da Av. Perimetral. Des: JPMT.



**FIG. 160. Projeto Porto do Rio.** Este projeto ultrapassa os morros em direção à Av. Presidente Vargas no trecho da Cidade Nova onde propõe o Centro de Convenções (em obras) na margem sul e um conjunto residencial na margem norte no vazio urbano criado entre a linha férrea e a avenida, uma destinação de uso que deve ser questionada nesta área. Fonte: IPP.



**FIG. 161. Projetos em andamento para a área da Av. Presidente Vargas.** Na matéria à esquerda foram assinalados: o Projeto Rio Ativa Esportes, em implantação nos terrenos cedidos do Metrô; a ampliação do Sambódromo; o prédio comercial “inteligente” próximo à estação metrô Praça XI; a necessidade de reformas do prédio do Hospital Geral São Francisco de Assis (UFRJ); o Memorial Brizola (projeto de Oscar Niemeyer para o Governo do Estado) que seria inaugurado em 2006; o empreendimento imobiliário a ser construído no terreno da Rede Ferroviária Federal (parte do Projeto Porto do Rio); e o Centro de Convenções, com inauguração prevista para 2004, mas que teve problemas com desapropriações e infraestrutura de saneamento. À direita a capa do Plano de Reabilitação das Áreas Centrais (MC) para o Rio de Janeiro: a Av. Presidente Vargas e o empreendimento habitacional à Rua do Santana. Fonte: O Globo, 2006, Brasil, 2005 e PCRJ, 2001.

Algumas iniciativas privadas estão sendo empreendidas também na área de abrangência da Av. Presidente Vargas nos setores da Praça XI e Cidade Nova. No primeiro, está em construção um edifício corporativo em local anteriormente subutilizado para fins de estacionamento na margem sul da avenida, próximo à estação do metrô Praça XI. Na Cidade Nova, estão em construção: o edifício corporativo da BR Distribuidora, em terreno também subutilizado para estacionamento na Rua Júlio do Carmo, paralela à Av. Presidente Vargas; e o Centro de Convenções, na esquina com a Av. Paulo de Frontin.

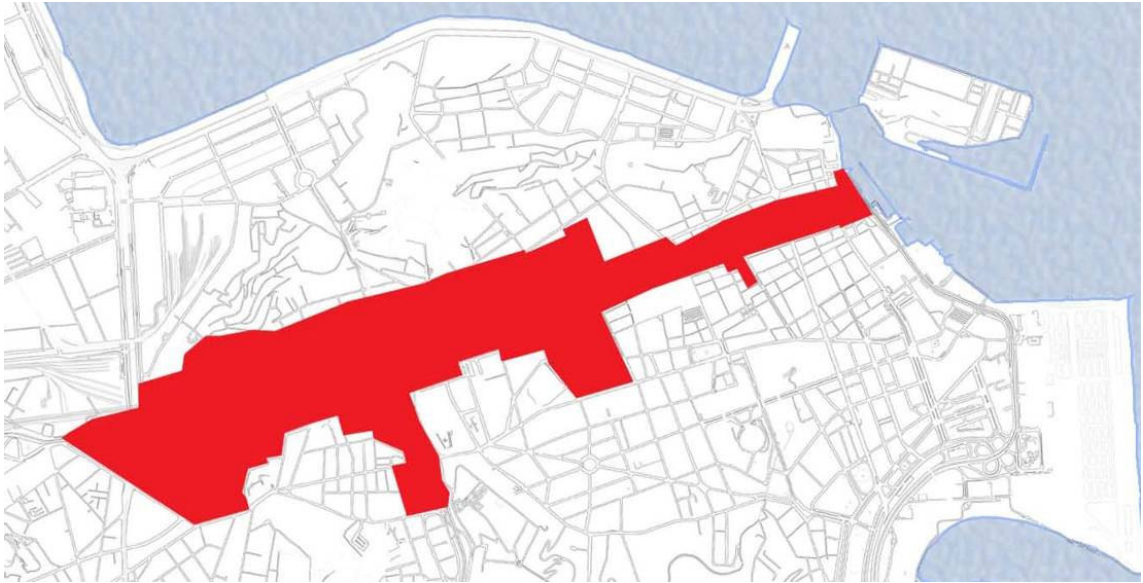
São iniciativas públicas e privadas específicas que não participam, no entanto, de um conjunto de ações integradas para reativação do grande vazio projetual da Av. Presidente Vargas. Uma etapa que, desconsiderada, adia ainda mais a reabilitação urbana desta importante centralidade carioca.

### • o conjunto projetual e as reativações dos vazios urbanos •

A análise aqui realizada permite concluir que, mesmo sendo um importante eixo de circulação urbana, elemento tradicionalmente associado à cisão espacial, mas também à indução de ocupação, não contribuiu para o preenchimento dos vazios urbanos: a Av. Presidente Vargas se constitui, sobretudo, como uma indutora de produção de vazios urbanos. Porque, mesmo tendo sido considerada nos textos e documentos do urbanismo carioca como principal elemento responsável, entre outras conseqüências, pela cisão espacial existente entre a área portuária e a cidade, a Av. Presidente Vargas não foi objeto de propostas específicas?

A Av. Presidente Vargas não deve ser apenas um dos elementos, ou problemas, a serem resolvidos pelos projetos propostos para as áreas de entorno - como aqueles projetos analisados para a área portuária, cidade nova, ou outras espacialidades da área central - mas objeto de um projeto urbano específico. Mesmo que a Avenida não pertença a uma espacialidade específica, do ponto de vista da divisão administrativa, a centralidade que exerce, tanto ao nível da cidade e do Estado do Rio de Janeiro, reforça a importância deste projeto de reabilitação projetual através da reativação dos vazios urbanos.





**FIG. 162. O Conjunto Projetual da Av. Presidente Vargas.** A adoção do conjunto projetual como instrumento de atuação nos tecidos heterogêneos produzidos por este vazio projetual e seus desdobramentos pode atuar, assim, como um outro tecido. Um tecido em que a alteridade e a diversidade promovam, através da reativação dos vazios, uma nova articulação entre os diferentes tecidos urbanos da área urbana central. Des.: JPMT.

Torna-se necessário, pois, uma proposta urbanística focada na Av. Presidente Vargas e sua área de entorno. A delimitação do *conjunto projetual*<sup>21</sup> aos terrenos e edifícios da área de abrangência do vazio urbano, resultante de uma significativa intervenção urbana configurado por um tecido heterogêneo pontuado por vazios urbanos, busca promover a integração urbana desses elementos da morfologia urbana ao conjunto da cidade.

Trata-se, assim, de propor, como aponta Ascher (2005), um novo urbanismo que considere as questões contemporâneas e sugira novos instrumentos capazes de enfrentá-las. Considerada como uma *área de especial interesse*, o *conjunto projetual* permitiria abrigar programas e propostas de atuação diferenciadas, mas articuladas entre si, aproveitando o conjunto de medidas legais instituídas recentemente no contexto federal, tais como aquelas que atuam sobre os terrenos de propriedade da RFFSA, do INSS e as que possibilitam a realização de parcerias público-público.

A primeira diferenciação pode ser aquela relacionada às quadras com predominância de vazios e às que o vazio se constitui em uma alteridade do tecido urbano. As primeiras seriam compatíveis com programas e projetos de reestruturação urbana;

---

<sup>21</sup> A proposição de delimitação de áreas de especial interesse é uma das possibilidades vislumbradas por Furtado e Oliveira (2000) no âmbito da normativa urbanística.

enquanto que as demais com projetos pontuais que apresentem maior facilidade de viabilização. Nestes projetos, a reativação dos vazios urbanos pode desempenhar o papel de construção de uma nova imagem urbana para a área e suscitar novas reativações, tal qual analisou Sola Morales para Barcelona.

Nos grandes vazios urbanos do setor Cidade Nova deveria ser promovida uma articulação entre *reativações do lugar*, na margem sul, e *reativações do fluxo*, na margem norte. Ou seja, reconhecer o grande enclave entre a linha férrea, a Av. Francisco Bicalho, o Elevado 31 de março e a Av. Presidente Vargas, e nele alocar usos e atividades que não demandem uma forte integração com o tecido urbano; e, por outro lado, apostar em usos e atividades que favoreçam uma rearticulação do tecido urbano, como, por exemplo, alocação do uso residencial próximo às estações do metrô da Praça Onze e Estácio. Em síntese, o inverso do que está sendo proposto no projeto do Porto do Rio que privilegia a habitação multifamiliar no enclave constituído pela faixa entre o ramal ferroviário e a Avenida na margem norte.

As propostas de reativação dos vazios urbanos devem considerar essas reflexões, em torno das dimensões e predominância de vazios de maneira articulada, a uma estratégia de alocação de atividades e novos usos que promovam a utilização da área em períodos não comerciais, de acordo com uma identificação das demandas não atendidas. Neste contexto, a refuncionalização residencial apresentaria a facilidade de ser facilmente adaptável, em termos de programa e dimensionamento aos diferentes terrenos e edifícios em situação de vazio urbano. Devendo ser priorizada a densificação residencial nas quadras mais próximas às estações de metrô, pela facilidade de transporte, e naquelas mais fortemente conectadas ao tecido urbano, possibilitando, assim, que novos usos comerciais e de serviços associados ao uso residencial se desdobrassem para os vazios urbanos próximo. A densificação residencial poderia, assim, contribuir para uma *reativação do lugar*, ao nível da escala local, nessas quadras.

Da mesma maneira, os usos comerciais e novas estruturas do espaço de fluxo seriam mais adequadas aos vazios urbanos que demandam um investimento maior na infraestruturação da área e que se constituem em enclaves urbanos, como o já citado terreno no trecho final da margem norte, cogitado também para a instalação de um memorial em homenagem ao ex-governador Leonel Brizola. Essas são apenas algumas

das ações diferenciadas podem ser consideradas para a Av. Presidente Vargas, a partir da compreensão do quadro de categorias estruturado.

Em um contexto de desaceleração da expansão urbana em direção às periferias menos infraestruturadas, a transformação dos vazios urbanos do grande eixo viário metropolitano da Av. Presidente Vargas pode beneficiar não apenas a população local, mas toda uma coletividade que circula pela área.

A construção do lugar nos vazios projetuais significa, necessariamente, a construção de um *outro* lugar. Ou, retomando a analogia entre forma urbana e forma urbanística, de construção de um *lugar urbanístico*, sem existência anterior, mas fortemente relacionado ao tecido no qual se insere.

## CONCLUSÃO

---

“Está bem, concordou o Gato. E, dessa vez, desapareceu bem devagarzinho, começando com a ponta da cauda e terminando com o sorriso, que ainda ficou suspenso no ar algum tempo depois que o corpo tinha desaparecido. Está aí, pensou Alice, já vi muitos gatos sem sorriso, mas sorriso sem gato! É a coisa mais curiosa que já vi na vida”. (Carroll, 1977,p.84).

Permeada de *sorrisos sem gato* as grandes cidades contemporâneas têm nos *vazios esvaziados* do tecido consolidado uma situação paradigmática para a compreensão da sua configuração e dinâmica urbanas, bem como das possibilidades de desenvolvimento urbano. Destarte, pesquisas voltadas para os vazios urbanos, que considerem as diferentes escalas de análise e processos de formação, são fundamentais para a compreensão da cidade contemporânea e para a transformação dessas situações de vacância urbana. A reativação desses terrenos e edifícios vacantes e infraestruturados permitirá, em um contexto cultural de transformação permanente da cidade contemporânea, reverter a significação negativa a eles associada, minimizar as desigualdades sociais e espaciais que eles anunciam e contribuir para a construção de uma nova sociabilidade urbana.

No contexto da cidade do Rio de Janeiro, a reativação desses vazios urbanos do tecido consolidado poderá equacionar, ou, ao menos, minimizar, as iniquidades criadas a partir do privilégio conferido, ao longo de décadas, à expansão urbana em direção às áreas periféricas e pouco infraestruturadas e ao esvaziamento residencial da área central dotada da infraestrutura necessária à vida urbana.

A estruturação de um quadro teórico-metodológico, apoiado em novas categorias analíticas articulando os processos de formação e transformação dos vazios urbanos nas escalas local e global, foi um dos principais procedimentos metodológicos adotados nesta pesquisa. As questões pertinentes ao vazio \_ primeiro momento do processo de formação de vazios urbanos \_ e do preenchimento foram abordadas na escala global, enquanto as questões relativas ao esvaziamento foram tratadas, inicialmente, na escala

da cidade e aprofundadas, em uma escala intermediária \_ da área central \_ de acordo com a categoria de vazio projetual identificada na análise do processo de formação dos vazios urbanos da cidade do Rio de Janeiro. Por fim, foi analisado um vazio projetual específico da área a fim de testar as questões levantadas nas escalas anteriores e compreender, em que medida, situações de vazio urbano, resultantes de um processo de esvaziamento, é um dos elementos estruturantes da condição urbana contemporânea.

Os vazios urbanos se impuseram, no séc.XX, como importantes elementos da forma urbana das grandes cidades, como se verificou ao longo desta pesquisa. Entre os fatores que subsidiam essa constatação estão aqueles responsáveis pelas significações morfológicas e simbólicas dos vazios urbanos, como:

- (i) a concepção dos vazios urbanos como elementos da forma urbana, social e culturalmente construída, dotados de características específicas;
- (ii) a compreensão do vazio urbano como um *outro* lugar, atravessado por diferentes tempos urbanos \_ e não um fragmento da cidade \_ que através das relações que estabelece com o contexto urbano este *outro* lugar contribui para a constituição de uma *outra* cidade;
- (iii) a compreensão dos vazios urbanos como *áreas de manejo da forma urbana*, capazes de colocar em movimento a forma urbana através de projetos urbanos, mas também das políticas públicas de minimização da iniquidade social e das iniciativas da sociedade civil; e, por fim,
- (iv) a incorporação da descontinuidade como uma das características das novas estruturas urbanas em contraponto à visão de cidade contínua e compacta.

### •vazios urbanos: construções teórico-metodológicas•

O mapeamento dos vazios urbanos, realizado de acordo com as diferentes questões colocadas em cada escala de análise, revelou-se um procedimento adequado para verificação da hipótese inicial de que as cidades contemporâneas poderiam estar se constituindo em produtoras de vazios urbanos.

Este mapeamento foi apresentado em sínteses analíticas nas formas de repertórios, quadros e mapas que subsidiaram a proposição de uma estrutura de análise sobre a qual se poderá constituir, futuramente, um inventário de vazios urbanos. O repertório de vazios urbanos, bem como os quadros de categorias associados aos vazios, em seu contexto mais amplo se mostraram valiosos instrumentos para a apreensão da dimensão cultural deste fenômeno urbano que atinge as grandes cidades nos últimos trinta anos. Essa dimensão ficou evidenciada na pletera de termos e expressões associadas aos vazios urbanos nos diferentes contextos urbanos. A análise realizada, a partir da estrutura de análise proposta, permitiu compreender a genealogia dos diferentes tipos de vazios urbanos e as relações que estabelecem entre si e suas diferentes escalas de análise. Os mapas pesquisados e produzidos, por sua vez, permitiram uma espacialização inicial do fenômeno urbano em diferentes escalas (urbana, da área central e do lugar). A iconografia, pesquisada e produzida, foi um instrumento complementar, e necessário, à compreensão do processo de formação e transformação dos vazios urbanos.

Essas sínteses analíticas embasam a proposição de um inventário de vazios urbanos incorporando distintos níveis de informação sobre essas situações urbanas. Este inventário é uma demanda que se faz presente há décadas na cidade do Rio de Janeiro, mas que tem esbarrado, ainda, na falta de uma compreensão ao mesmo tempo ampla e específica desse fenômeno urbano, tal como ele se espacializa nessa cidade. Nesta pesquisa, porém, foram investigados apenas alguns aspectos desse inventário considerando os poucos dados disponíveis sobre o tema.

Este mapeamento identificou diversos níveis de atuação envolvidos na sua reativação. A elaboração de mapas de uso e ocupação detalhado da área central, incorporando as categorias e critérios, de identificação e classificação, propostos nesta pesquisa e a identificação das demandas não atendidas e de mecanismos de atuação, segundo as características que constringem a transformação dos vazios urbanos, podem se constituir em etapas importantes dos futuros estudos sobre o processo de formação e transformação dos vazios urbanos e as estratégias de gestão. A partir desses dados será possível analisar mais precisamente as transferências de uso, levantar algumas diretrizes para alocação dos novos usos e proposição de políticas públicas para o equacionamento dessas situações.

• **vazio projetual: situação paradigmática da área urbana central carioca** •



**FIG. 163. Corte esquemático da Av. Presidente Vargas.** Corte atual sobre planta cadastral de 1935, anterior à sua abertura. Des: AB, 2005.

A análise do processo de formação dos vazios projetuais da área central se mostrou como um procedimento adequado aos objetivos da pesquisa. Apesar do foco desta não ser a construção de uma história dos vazios, esta é uma etapa necessária quando se trata de vazios urbanos, pois, eles assinalam discontinuidades tanto no tempo como no espaço. A história da cidade a partir de seus vazios urbanos se afirma, assim, como uma etapa importante para a compreensão *dos porquês desses lugares* e da dinâmica urbana das áreas nas quais participam mais intensamente, como a área central.

O período que antecedeu esse processo se caracterizou pela formação, consolidação e expansão da malha urbana; pelo surgimento dos primeiros esvaziamentos produzidos na forma urbana; e pela elaboração de propostas de intervenções urbanas como forma de transformação do tecido urbano. Condições essenciais para pensar nos *vazios esvaziados* do tecido urbano. Os períodos seguintes foram marcados pelo surgimento, e predominância, dos vazios projetuais sobre os econômicos. No último período, marcado pela proposição de planos e projetos para transformação dos vazios urbanos e pelo surgimento de novos vazios estruturais, relacionados à obsolescência funcional.

Esvaziar e preencher são ações entrelaçadas na formação do tecido urbano do Rio de Janeiro: esvazia-se o centro, transbordam-se as áreas de expansão. Elas são partes de um equilíbrio instável do processo de urbanização no qual as situações de vazio urbano estão relacionadas entre si e o processo de expansão urbana. Um processo que vem apresentando há alguns anos uma desaceleração, em prol do desenvolvimento das áreas urbanizadas. Vale ressaltar que este *movimento de vazios* participa da criação de uma *outra* cidade, marcada por situações de alteridade e discontinuidade no tecido

urbano, na qual os vazios urbanos poderiam atuar como espaços de negociação e de construção de uma identidade urbana mais plural, movimentando a forma urbana.

Entre as categorias principais de vazio urbano identificadas na cidade do Rio de Janeiro, os vazios projetuais, produzidos a partir da ação das intervenções promovidas pelo Estado, sobretudo, se destacam como uma das situações características do tecido consolidado da área central. Perpassada por diversas situações de vazio urbano a identificação de categorias de vazios urbanos associadas ao seu processo de formação (projetual, estrutural e conjuntural) foi especialmente relevante nessa área onde se estabeleceram através de um ritmo de diferenças e repetições que produz permanências e descontinuidades no tecido urbano consolidado e questiona a inexorabilidade do processo de construção/desconstrução da forma urbana.

Os vazios urbanos do poder público podem ser \_ ao contrário do que tem sido habitualmente considerado \_ um dos trunfos da área central. De grandes obstáculos fundiários à transformação da situação de vacância do terreno e/ou edifício, mas também das desestabilizações promovidas na área em torno, eles podem se constituir, justamente por serem públicos, em espaços preferenciais para a proposição de ações planejadas e políticas públicas que atendam às demandas dos cidadãos cariocas. Este papel transformador dos vazios urbanos públicos pode ser viabilizado pelos recentes programas e medidas concebidos pelo Ministério das Cidades. Desta maneira, o Estado poderia atuar não apenas coibindo novas situações de vazio urbano, ao nível da norma urbanística, por exemplo, mas também promover a transformação dessas situações.

Propôs-se, por fim, a adoção do *conjunto projetual* \_ noção associada ao *vazio projetual* e não à constituição de uma área para atuação por projetos \_ como um instrumento urbanístico para a atuação em tecidos heterogêneos desestruturados por intervenções urbanas que se revelaram como formadoras de vazios urbanos. A delimitação do conjunto projetual incluiria a área dessas intervenções urbanas seminais e os tecidos lindeiros desestabilizados. Conjuntos que sublinham os vazios urbanos como laboratórios para as novas práticas urbanas fortalecendo iniciativas da sociedade civil como viabilizando projetos de reurbanismo que apostem na diversidade urbana.

Esta proposta nasceu da análise do grande vazio projetual da Av. Presidente Vargas, um dos mais emblemáticos da área central. Projeto inacabado que engendrou \_ e



engendra \_ diversas situações de vazio urbano, conformando um tecido urbano permeado por esgarçamentos, discontinuidades, e outros conflitos morfológicos, e que demanda, portanto, uma atuação integrada em toda sua extensão que incorpore: ações públicas e privadas, apropriações culturais, projetos urbanos, revisão da normativa urbanística, minimização dos obstáculos fundiários e financeiros, incentivos econômicos e sociais. Um conjunto de ações diferenciadas apoiado na análise urbana realizada \_ a partir dos critérios e categorias de análise propostos \_ visando promover a rearticulação do tecido urbano da Avenida nas diferentes escalas de análise.

O vazio projetual da Av. Presidente Vargas tem proporções comparáveis ao vazio estrutural portuário. Dois conjuntos significativos de vazio urbano, que participam intensamente do tecido da área central, mas que gerados por diferentes processos de formação do espaço urbano, demandam atuações diferenciadas. A reativação da Av. Presidente Vargas é tão importante quanto a da área portuário para a revitalização da área central. No entanto, demandava, ainda, uma análise estruturada do seu conjunto.

A categoria de vazio projetual se revela, neste sentido, como o elo entre os diferentes elementos que configuram esta avenida e lhe conferem uma noção de conjunto. Um conjunto repleto de alteridades, discontinuidades e permanências que a compreensão da Avenida apenas como um grande eixo viário não permite estabelecer. Pelo contrário, ao considerá-la, somente, como um elemento de grande importância do sistema viário da cidade, reforçasse, ainda mais, a cisão espacial por ela promovida, e a intensidade de fluxos \_ pedestres e veículos\_ a ela associada. Como consequência, a Avenida é considerada, assim, majoritariamente, como local para *reativações dos fluxos* (de capital). A adoção do vazio urbano, e mais especificamente, do vazio projetual, como categoria analítica e instrumental, permite que sejam consideradas também as *reativações do lugar*, fundamentais para a construção de um novo momento histórico da Avenida, da área central e da cidade.

A identificação do vazio projetual como uma categoria de análise permitiu, assim, verificar a hipótese inicial desta pesquisa. O vazio projetual é uma das expressões da cidade contemporânea produtora de vazios, uma das muitas cidades possíveis da contemporaneidade. A proposição de um conjunto projetual que permita atuar de maneira integrada, planejada e diferenciada na reativação desses vazios urbanos, pode ser, assim, uma possibilidade da cidade contemporânea de se constituir também como transformadora de vazios urbanos.



**FIG. 164 Grandes conjuntos projetuais da área central,** Neste mapa foi assinalada, além do conjunto projetual da Av. Presidente Vargas, das Esplanadas do Castelo e Santo Antonio, as estações de metrô (ZE9), as grandes vias produtoras de vazios urbanos, o vazio estrutural portuário e o baixo da Cruz Vermelha (APA). Desta maneira têm-se uma visão mais precisa da grande participação dos vazios projetuais na configuração do tecido urbano da área central. Em termos de área, o conjunto projetual da Av. Presidente Vargas, praticamente equivale ao vazio estrutural da área portuária, objeto de projetos urbanos recentemente.

## REFERÊNCIAS

---

### • bibliografia •

- ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1989.
- AGACHE, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.
- ANDERSON, Roberto. *Preservação e Requalificação do centro do Rio nas décadas de 1980 e 1990: a construção de um objetivo difuso*. Xerox, 2002.
- ASCHER, François. **Metapolis ou l'avenir des villes**. Paris : Éditions Odile Jacob, 1995.
- ASCHER, François. **Les nouveaux principes de l'urbanisme**. Paris: L'Aube, 2005.
- AUGÉ, Marc. **Não lugares : introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas : Papirus, 1999.
- BALDEZ, Miguel. **O solo urbano: propostas para a constituinte**. Rio de Janeiro: FASE, 1986. Coleção seminários nº6.
- BARDET, Gaston. **Petit glossaire de l'urbaniste en six langues**. Paris : Vincent Fréal, 1947. 151p.
- BARRETO, J.. *Eduardo Leira. Metrôpole policêntrica, periferias qualificadas*. Entrevista. Revista URBS. São Paulo: Associação Viva o Centro, maio/junho 1999. pp 28/32.
- BENETTI, Pablo C. **Projetos de avenidas no Rio de Janeiro (1830-1995)**. São Paulo: FAUUSP. Tese de doutorado, 1997. 307p.
- BENJAMIN, Walter. *Paris, capitale du XIXe siècle*. In: BENJAMIN, Walter. **Les livres des passages**. Paris: Éditions du Cerf, 2002. pp. 35-46.
- BORDE, Andréa. ... **E o vento não levou: construindo o imaginário urbano carioca**. Rio de Janeiro: EBA/UFRJ. Dissertação de mestrado EBA/UFRJ, 1998. 215p.
- BORDE, Andréa. *Morro da Providência: a gênese da favela*. In: **Transforming Cities**. London: AA, PROURB, 2001.
- BORDE, Andréa. *Vazios Urbanos: avaliação histórica e perspectivas contemporâneas*. In: **Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. CD-rom.
- BORJA, Jordi e MUXÍ (eds). **Urbanismo en el siglo XXI**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.
- BOUCHÉ, Nancy. *Entrevista*. In: SMU (2000). **Vazios e o Planejamento das Cidades**. Caderno de Urbanismo nº2, 2000.
- BRADSHAW, Anthony e BURT, Alison. **Transforming our waste land: the way forward**. London: University of Liverpool, 1986.
- BRASIL. **Constituição Federal**. Artigos 182 e 183.
- BRASIL. **Estatuto da Cidade**. LEI FEDERAL 10.157 de 10 de julho de 2001.
- BRASIL. Ministério das Cidades. SNPU. **Reabilitação de áreas urbanas centrais**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.
- BROOK, Peter. **L'espace vide: écrits sur lê théâtre**. Paris : Éditions Seuil, 1977.

- BUSQUETS, Joan. *New urban phenomena and a new type of urbanistic project*. In: SOLÀ-MORALES, I. e COSTA, X. (dirección). **Presents and futures. Architectures in cities**. Barcelona: Congrès UIA, 1996. pp. 280 – 287.
- CANTAL, Isabella F. **Vazios urbanos: processo de cristalização?** Rio de Janeiro: monografia apresentada ao curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano, IPPUR/UFRJ, nov. 1999.
- CARR, Stephen et alii. **Public Space**. USA: Cambridge University Press, 1996.
- CASTELS, Manuel. (2002). **A sociedade em rede**. (A Era da Informação: economia, sociedade e cultura; vol. I). São Paulo: Paz e Terra. 2ª. ed. Revista.
- CAVALCANTI, Tereza. *O vazio no cristianismo: uma aproximação por meio das escrituras judaico-cristãs*. DA POIAN, Carmen (org.). **Formas do Vazio: desafios ao sujeito contemporâneo**. S.Paulo:Via Lettera, 2001. pp.97-130.
- CAVALCANTI, Mª Betânia U. e BRENDLE, Klaus. *Transformações urbanas e arquitetônicas na Alemanha reunificada*. In: **Anais do V Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. São Paulo: PUC-Campinas, 1998.
- CHALAS, Yves. **La invention de la ville**. Paris: Antrophos, 2000.
- CHALINE, Claude. **La regeneration urbaine**. Paris : PUF, 1999.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidades. Uma antologia**. S. Paulo: Perspectiva, 1992.
- CHOAY, Françoise e MERLIN, Pierre. **Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'aménagement**. Paris: PUF, 2005.
- CLICHEVSKY, Nora. *Vazios urbanos nas cidades latino-americanas* in: SMU (2000). Caderno de Urbanismo nº2. **Vazios e o Planejamento das Cidades**, 2000.
- CLICHEVSKY, Nora (org). **Tierra vacante en ciudades latinoamericanas**. Canadá: Lincoln Institute, 2002.
- COMPANHIA do Metropolitano do Rio de Janeiro. **Plano Integrado de Transportes (PIT Metrô)**. Rio de Janeiro: Governo do Estado, 1977.
- CZAJKOWSKI, Jorge (org.). **Do cosmógrafo ao satélite: mapas da cidade do Rio Janeiro**. Rio de Janeiro: SMU/CAU, 2000.
- DA POIAN, Carmen. *A psicanálise, o sujeito e o vazio contemporâneo*. In: DA POIAN, Carmen (org.). **Formas do Vazio: desafios ao sujeito contemporâneo**. S.Paulo:Via Lettera, 2001. p.07-24.
- DEL BRENNA, Giovanna. **Uma cidade em questão: Grand'jean de Montigny e o Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PUC/FUNARTE/FRM, 1978.
- DEL BRENNA, Giovanna (org). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão**. Rio de Janeiro: Index, 1985. 624p.
- DETHIER, Jean e GUILHEUX, Alain (dir.) **La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993**. Paris: Centre Pompidou, 1994.
- DOLLÉ, Jean-Paul. *Longe do lugar, fora do tempo: a expulsão até o vazio do tempo*. In: **URBS**. São Paulo. nº maio/junho, 1999, p.45/46.
- DOXIADIS, Associates, Consultants on Development and Ekistic. **Guanabara, urban development plan**. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965.
- EBNER, Íris de A. R. **A cidade e seus vazios: investigação e proposta para os vazios de Campo Grande**. Campo Grande: UFMS, 1999.
- FARIAS, J. Almir. 2003. **De l'urbanisme moderniste au projet urbain - pratiques urbanistiques à Rio de Janeiro 1945-2000**. Paris : École d'Architecture de Belleville - Université de Paris VIII, 2003.
- FAUSTO, Adriana e RABAGO, Jesús. *¿Vacios urbanos o vacios de poder metropolitano?* In: **CIUDADES**. Numero 49. Enero-marzo. Puebla, México: RNIU, 2001.

- FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Significados Urbanos**. São Paulo: HUCITEC/Edusp, 2000.
- FERREIRA DOS SANTOS, C. N. *Preservar não é tomar, renovar não é pôr tudo abaixo*. São Paulo: Projeto Editores. **Revista Projeto** nº86, abril, 1986.
- FIALOVÀ, Irene. *Terrain vague: a case of memory*. In: SOLÀ-MORALES, I. e COSTA, X. (editors). **Presents and futures. Architectures in cities**. Barcelona: Congrès UIA, 1996. p. 270-273
- FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/ Garamond, 1999.
- FORD, Larry R. **The spaces between buildings**. Baltimore/London: The John Hopkins University Press. 2000.
- FURTADO, Fernanda e OLIVEIRA, Fabrício. *Tierra vacante em Rio de Janeiro*. In: CLICHEVSKY, Nora (org.). **Tierra vacante en ciudades latinoamericanas**. Canadá: Lincoln Institute, 2002.
- GAUDRIAULT, Claude. **Friches industrielles em Ile de France: définition, inventaire, expériences de réaffectation**. Paris : IAURIF. Cahiers de l'IAURIF vol.63, 2ème trimestre, 1981.
- GAUDRIAULT, Claude et alii. **Friches industrielles em Ile de France (définition, inventaire, exemples de réaffectation)**. Décembre 1979. Paris : IAURIF. 1980.
- GAUSA, Manuel et alii. **The metapolis dictionary of advanced architecture: city, technology and society in the information age**. Barcelona: Actar, 2003.
- GEDDES, Patrick. **Cidades em Evolução**. São Paulo: Papirus, 1994. [1915].
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2004.
- HARLEY, J.B. e WOODWARD, David (eds). **The History of Cartography**. Chicago: University of Chicago Press, 1987. Vol.I.
- HARVEY, David (1990). **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola.
- HOUAISS, Antonio e VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004 (1ª reimpressão com alterações).
- HUYSSSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória**. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.
- IBGE. **A área central da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.
- I CHING**. São Paulo: Hemus, 1972.
- INGALLINA, Patrizia. **Le projet urbain**. Paris: PUF, 2001.
- JACOBS, Allan B. **Great Streets**. Cambridge: MIT Press, 1993.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KOOLHAAS, Rem. *El espacio basura. De la modernización y sus secuelas*. In: *Arquitectura Viva* 74, 2000. p.23-31
- KOOLHAAS, Rem. **Rem Koolhaas: urban projects (1985-1990)**. Barcelona: Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, 1990.
- KOSTOF, Spiro. **The City Shaped: urban patterns and meanings through history**. New Cork: Thames and Hudson, 1991,
- LACAZE, Jean-Paul. **Rapport du groupe de travail interministeriel sur les grandes friches industrielles**. Paris: DATAR e Documentation Française, 1985. 3 vols.
- LAGRANDEUR-BOURESSY, Emmanuel. *Le recyclage des friches militaires en Allemagne*. In : **Études Foncières**, 1999, p.23-28.
- LALLANDE, André. **Vocabulaire technique et critique de la philosophie**. Paris: PUF, 1956.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1991.

- LIMA, Evelyn F. W. **Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia**. Rio de Janeiro: Secretaria da Cultura. Coleção Biblioteca Carioca, 1990.
- LIPOVETSKY, Gilles **L'ère du vide: essais sur l'individualisme contemporain**. Paris: Gallimard/Folio, 1989.
- LYNCH, Kevin. *The Openness of Open Space*. (1984). In: BANERJEE, Tridib; SOUTHWORTH, Michael (ed.). **City Sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch**. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1990. pp.396-412.
- LYNCH, Kevin. *The waste of place*. In: *Places 6:2*, winter. Harvard: MIT Press, 1990.
- LYNCH, Kevin. **Boa Forma da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 1999.
- MALTA, Candido. **Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos**. São Paulo: Studio Nobel, 1992.
- MANGIN, David. **La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine**. Paris : Ed. De La Villette. 2004.
- MARTINEZ, Marcelo Espinosa. *La arquitectura del hoyo: una lectura empírica del hoyo*. In: **Cuaderno Urbano** nº 3: Espacio, Cultura y Sociedad. Noviembre de 2002. Argentina: Univ. Nacional del Nordeste.
- MACIEL, Auterives. *O vazio na filosofia: a experiência do vazio no pensamento a partir de considerações da filosofia heideggeriana*. In: DA POIAN. (org.). **Formas do Vazio: desafios ao sujeito contemporâneo**. S.Paulo: Via Lettera, 2001.p.143-156
- MORA, José Ferrater. **Diccionario de Filosofía**. Buenos Aires: Sudamérica, 1971. 2vols.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.
- NEEDEL, Jeffrey. **Belle Époque Tropical: sociedade e cultural de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- NEVES, Luiz. **Vazios urbanos na II RA, área central do Rio de Janeiro: identificação e decodificação**. Dissertação de Mestrado. Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional/UFRJ. Rio de Janeiro, 1995.
- NOIRAY, André. **La philosophie: de Hegel à Foucault, du marxisme à la phénoménologie**. Paris : Centre d'Étude et de Promotion de la Lecture, 1969. 544p.
- OLIVEIRA, N. **Vazios Urbanos em Porto Alegre : uso capitalista do solo e implicações sociais**. Porto Alegre: FEE, 1989.
- OLIVEIRA, Fabrício. *Vazios urbanos no Rio de Janeiro* in: SMU. **Vazios e o Planejamento das Cidades**. Caderno de Urbanismo nº2, 2000.
- OLIVEIRA, Lucia Lippi. *Memórias do Rio de Janeiro*. In: Oliveira, L.Lippi (org.) **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- ORCIUOLI, Affonso. *O bairro do Raval de Barcelona. Estratégias políticas, econômicas e mnemônicas*. Campinas: **Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Cd-rom, 1998.
- PANERAI, Philippe. *O retorno à cidade*. In: Revista Projeto no. 173. Abril/94. pp.78-82.
- PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: UnB, 2006. 198p.
- PANERAI, Philippe, CASTEX, J. e DEPAULE, JC. **Formes urbaines: de l'îlot a la barre**. Marseille : Parenthèses. 2004, 200p.
- PECHMAN, Robert M. *A formação da estrutura fundiária metropolitana*. In: RIBEIRO, Luiz C. Et alii. **Diagnóstico da estrutura fundiária urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPPUR/ FUJB/SEAF, 1990.
- PEDRÃO, Ângela. *A análise da dimensão marítima da cidade através do conceito de limite*. In: **Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, realizado em Campinas em 1998. xerox.
- PEREC, George. **Espèces d'espaces**. Paris: Galilée, 2000.

- PEREIRA, Sonia Gomes. **A Reforma Urbana de Pereira Passos e a construção da identidade carioca**. Rio de Janeiro: UFRJ, ECO, 1992.
- PINON, Pierre. **Les Plans de Paris: histoire d'une capitale**. Paris : APUR, BNF, Le passage, Paris Bibliothèques, 2004.
- PONS, N. e GONÇALVES, A. Avaliação dos vazios urbanos de uma cidade de porte médio em termos de qualidade do meio físico e condicionantes à futuras ocupações: o caso de Santa Maria (RS). In: **Anais do I Congresso de Pós-graduação da UFSCar**, 2001
- PORTAS, N.. Do vazio ao cheio. in: SMU. **Vazios e o Planejamento das Cidades**. Caderno de Urbanismo nº2, 2000.
- POUSIN, Frédéric. **Figures de la ville et construction des savoirs: architecture, urbanismo, géographie**. Paris: CNRS, 2005.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Plano Urbanístico do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PCRJ, 1977.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Vazios urbanos do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PCRJ (s/data). Xérox.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PCRJ, 1992.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Novas alternativas: projetos e políticas habitacionais para o Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PCRJ/ SMH. 2ª. edição, 2000.
- RAMIREZ, Juan Antonio. **Arte y arquitectura en la época del capitalismo triunfante**. Madrid: Visor, 1992.
- REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos**. Vol. I. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. 167p.
- REIS, José de Oliveira. *50 anos da Avenida Presidente Vargas*. In: **Revista Municipal de Engenharia**, XLIV, jan/dez, 1994 nº 1 / 4. Pp.07-38.
- REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006. 201p.
- RELPH, E.. **Place and placelessness**. London: Pion, 1980
- REZENDE, Vera. **Planejamento Urbano e Ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.
- REZENDE, Vera. Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro (1900-1950-1965). In: **Anais do V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO**. Campinas: PUCCampinas.1998. CD.
- REZENDE, Vera. Evolução da produção urbanística na cidade do rio de janeiro (1900-1950-1965) in: **Anais do V seminário de história da cidade e do urbanismo**. Campinas: PUCCampinas, 1998.
- RIO DE JANEIRO. **Decreto 322**. Regulamento de Zoneamento da Cidade do Rio de Janeiro, 1976.
- RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar 16/92**. Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro.
- ROCHA, Oswaldo Porto. **A Era das demolições – habitações populares**. Rio de Janeiro: Secretaria da Cultura, 1986, p.18-119. Coleção Biblioteca Carioca v.1.
- ROSSI, Aldo. **Arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SANTOS, Paulo. **Quatro séculos de arquitetura no Brasil**. São Paulo: Projeto/IAB, 1981.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: EDUSP, 1996
- SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de Sao Paulo**. São Paulo: Nobel/ Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
- SEGRE, Roberto. *¿Venceremos? La conciencia inquieta. Reflexiones urbanas al final del milenio*. In: **Ciudad y Territorio**. Estudios Territoriales (CYTET). Vol. XXX, nº115. Madrid: Primavera, 1998, p.85-101.

- SEGRE, Roberto. *Rio de Janeiro: símbolos urbanos: centralidad y poder, periferia y comunidad*. Rio de Janeiro: s/e. xerox, 1997.
- SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. São Paulo: Malheiros. 1997, 2ª ed.
- SILVA, Maria Lais Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1992.
- SIMMEL, Georg. *A Metrópole e a Vida Mental*. In: VELHO, Otávio (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p.13-28.
- SIMMEL, Georg. *As Ruínas*. In: SOUZA, J. e OELZE, B. **Simmel e a modernidade**. Brasília: UnB, 1998. p. 79-108.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Presents and futures: architectures in cities*. In: SOLÀ-MORALES, I. e COSTA, X. (dirección). **Presents and futures. Architectures in cities**. Barcelona: Congrès UIA, 1996. pp.10-23.
- SOLÀ-MORALES, Manuel. *Espaços públicos e espaços coletivos*. In: Estado de São Paulo. **O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. São Paulo: Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001.
- TAO TE KING**. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo, 1989.
- TELLES, Pedro C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Vol.I secs. XVI a XIX. Rio de Janeiro : Clube de Engenharia, 1994. 2a edição revista e ampliada.
- TEXIER, Simon. **Paris Contemporain : de Haussmann à nos jours, une capitale à l'ère des métropoles**. Paris : Parigramme, 2005.
- TRANCIK, Roger. **Finding Lost Space : theories of urban design**. New York : John Wiley & Sons, 1986.
- TOPALOV, Christian (direction). **Les divisions de la ville**. Paris : UNESCO, 2002.
- TSIOMIS, Yannis. *Un tissu de mensonges: la forme urbaine. Où la réhabilitation est-elle une pratique particulière?* In: **Ville en Parallèles**, nº13/13, 1988. Pages. 234-243.
- VASCONCELLOS, Lélia M. e MELLO, Maria Cristina. *Re: através de, depois de ....*. In: VARGAS, Heliana C. e CASTILHO, Ana Luisa H. de (org.). **Intervenções em centros urbanos**. São Paulo: Manole, 2006. p. 53 a 66.
- VAZ, Lilian. *Novas questões sobre a habitação no Rio de Janeiro – o esvaziamento da cidade formal e o adensamento da cidade formal*. In: **XXI International Congress Latin American Studies Association**. Xerox, 1998a
- VAZ, Lilian. *Projetos urbanísticos do século XIX para a cidade do Rio de Janeiro – atualidade e história*. In: **Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC. cdrom. 1998b
- VAZ, Lilian e SILVEIRA, Carmen. *Transformações e permanências na área central do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IAB. Revista Arquitetura, ano 29, nº1, 1998.
- WORCMAN, Susane. **Saara**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

## • **webliografia** •

- ALÉM, Adriano e CRETTON, André. *Mercado Imobiliário no Rio de Janeiro: o uso dos cadastros técnicos municipais para acompanhar as mudanças da cidade*. In: **Armazém de Dados**. Coleção Estudos da Cidade, 2001. Out. <http://www.armazemdedados.rio.tj.gov.br>. Acesso: 17/11/2002.
- BRACHMAN, Lavea. *Turning brownfields into community assets: barriers to redevelopment*. In: **Roundtable on Critical Issues in Property Transfer and Ownership of Underutilized, Abandoned, and Vacant Property**. Massachusetts: Lincoln Institute, 2006. <http://www.lincolninst.edu>. Acesso: 01/07/2006.



HARVEY, David *Possible Urban Worlds*. In: [http://www.megacities.nl/lecture\\_4/possible.pdf](http://www.megacities.nl/lecture_4/possible.pdf). 2000. Acesso: 16/03/2004.

LEIGH, Nancey Green. *Survey of State-Level Policies to Address Urban Vacant Land and Property Reuse*. In: **Roundtable on Critical Issues in Property Transfer and Ownership of Underutilized, Abandoned, and Vacant Property**. Massachusetts: Lincoln Institute, 2006. Acesso: 01/07/2006.

Lower Manhattan Development Corporation (2002). <http://www.renewnyc.com>. Acesso: 11/11/2002.

Centros Sociais Autogeridos. <http://www.tmcrew.org/csa>. Acesso: 21/02/2004.

GOLDSTEIN, J.; JENSEN, M. e REISKIN, E. *Urban Vacant Land Redevelopment: Challenges and Progress*. Massachusetts: Lincoln Institute, 2001. <http://www.lincolninst.edu>. Acesso: 01/07/2006.

LÉVESQUE, Luc. *Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues : pour une gestion créatrice du mobilier urbain*. 1999. In: [http://www.amarrages.com/textes\\_informeurbanite.html](http://www.amarrages.com/textes_informeurbanite.html). Acesso: 09/07/2004.

MENDES, Taís. *Os cortiços ressurgem em galpões abandonados*. Rio de Janeiro: Jornal O Globo. <http://www.oglobo.com.br>. Publicado e acessado em 13/10/2002.

MENDONÇA, Adalton da Motta. *Vazios e ruínas industriais. Ensaio sobre friches urbaines*. <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp083.asp>. Acesso: 03/11/2003.

ROGERS, Lord Richard. *The fragmented city and the role of the architect*, 2001. <http://www.megacities.nl>. Acesso: 16/03/2004.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Terrain Vague*. In: DAVIDSON, Cynthia (ed). (1998). **Anyplace**. Massachusetts: The MIT Press, 1998. <http://www.tce.rmit.edu.au/LEP/kerb/Kerb3/Articles/ignasi>. Acesso: 15/11/2002.

THIÉNOT, Amélie. *Les friches artistiques: territoires singuliers*. Mémoire de TPFE, 2003. [http://www.artfactories.net/article.php3?id\\_article=559](http://www.artfactories.net/article.php3?id_article=559) . Acesso: 27/05/2005.

WATKINS, Andrew. *Vorhizomeid: nodes of community services connecting Albany, NY*, 2001. In: <http://web.syr.edu/~agwatkin>. Acesso: 16/11/2002.

SIRCHAL. <http://www.archi.fr/SIRCHAL/glossair/glosindep.htm> . Acesso: 03/03/2005.

<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/glossaires/motsdelaville/anglais/sommaire.htm> .

Lexique de l'agence de développement et de l'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise. <http://www.archi.fr/SIRCHAL/glossair/glosindep.htm> . Acesso: 03/03/2005.

<http://www.squathandbook.com>. Acesso: 15/11/2002.

<http://www.abandonedplaces.com>. Acesso em 12/01/2003.

<http://nolli.uoregon.edu>. Acesso : 21/02/2005.

<http://www.euromediterranee.fr>. Acessado em 05/09/2005.

<http://www.luda-project.net>. Acesso: 28/09/2005.

<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>. Acesso em 16/10/2005.

## • cartografia e iconografia •

BANQUE ÍTALO-BELGE S.A. **Dessins Anciens des environs de Rio de Janeiro**. Desenhos antigos dos arredores do Rio de Janeiro. Bruxelles: Les Presses Saint-Augustin, 1974.

<http://www.brazilbrazil.com/riomaps.html>

VIANNA, Luiz Fernando (textos). **Rio de Janeiro: Imagens da aviação naval, 1916 -1923**. Rio de Janeiro: Argumento, 2001.

[www.musee-orsay.fr](http://www.musee-orsay.fr)

•depoimentos orais • (entrevistas não transcritas)

<b>Angela Prendini</b>	Arquiteta da Caixa Econômica Federal, 2004.
<b>Aude Meuret</b>	Point Éphémère, 2005.
<b>Claude Chaline</b>	Prof. Emérito do Instituto de Urbanismo Parisiense, 2005.
<b>Maria Ernestina Gonçalves</b>	Arquiteta, Gerente de Planos Locais da II RA, 2004.
<b>Maria Cristina Lodi</b>	Arquiteta, Gerente da UEP Tiradentes/Programa Monumenta, 2004.
<b>Ronaldo Brilhante</b>	Arquiteto, UEP Tiradentes, 2004.