

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

MARLISE SANCHOTENE DE AGUIAR

DIMENSÕES MATERIAIS E SIMBÓLICAS DO PATRIMÔNIO EM ZONAS
PORTUÁRIAS. GÊNOVA E RIO DE JANEIRO, DIÁLOGOS COMPLEMENTARES

Rio de Janeiro
Abril de 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

MARLISE SANCHOTENE DE AGUIAR

DIMENSÕES MATERIAIS E SIMBÓLICAS DO PATRIMÔNIO EM ZONAS
PORTUÁRIAS. GÊNOVA E RIO DE JANEIRO, DIÁLOGOS COMPLEMENTARES

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Área de concentração: Projeto Urbano

Orientadora: Dr^a Rosângela Lunardelli Cavallazzi

Rio de Janeiro

Abril de 2014

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: marlise.aguiar@uol.com.br

A282

Aguiar, Marlise Sanchotene de,
Dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em zonas portuárias: Gênova e Rio de Janeiro, diálogos complementares/Marlise Sanchotene de Aguiar. – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2014.
308f. Il.; 30cm.

Orientador: Rosângela Lunardelli Cavallazzi.
Tese (Doutorado) – UFRJ/PROURB/Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2014.

Referências bibliográficas: p.i-xxiv.

1. Patrimônio- Preservação. 2. Portos - Revitalização.
3. Paisagem urbana. I. Cavallazzi, Rosângela Lunardelli.
II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD 363.69

FOLHA DE APROVAÇÃO

Dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em Zonas Portuárias.
Gênova e Rio de Janeiro, diálogos complementares.

Marlise Sanchotene de Aguiar

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Prof^a. Dr^a. Rosângela Lunardelli Cavallazzi
Orientadora PROURB-FAU-URFJ

Prof^a. Dr^a. Denise Barcellos Pinheiro Machado
PROURB-FAU-URFJ

Prof^a. Dr^a. Lúcia de Sá Costa
PROURB-FAU-URFJ

Prof^a. Dr^a. Eloisa Carvalho Araujo
EAU-UFF

Prof^a. Dr^a. Maria Fernanda Campos Lemos
CAU-PUC-Rio

Rio de Janeiro
Abril de 2014

Dedico esta tese aos portos seguros de minha vida.
Rômulo, Giulia, Murilo e Miguel.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Pedro e Regina Maria (*in memoriam*), que despertaram em mim o interesse pela paisagem de zonas portuárias, em nossos passeios de minha juventude.

Ao meu irmão Mauricio, pelo companheirismo de todas as horas e por ter me ensinado a buscar meus sonhos. Exemplo de competência e integridade que procuro manter em meu caminho profissional.

Ao meu irmão Marilton, pela inspiração em seguir esta profissão.

À minha “irmã” Greice, presente de Deus em nossas vidas, pelo estímulo em cada telefonema e por vibrar com toda conquista.

À amiga Taiane, pelas horas de ombro amigo durante a solidão deste processo e aos amigos Thiago e Luiz por “estarem aqui e lá” em todos os momentos difíceis, sobretudo, durante o meu afastamento do país.

A Juliana, Stefano e Fabrício, por me acolherem e remeterem sempre à minha terra neste período em que estive distante, de estágio de Doutorado no Exterior.

À Paula, Laura e Manuela, companheiras de centro histórico com quem pude dividir todos os momentos.

Aos caríssimos Grazia e Giancarlo que transformaram uma tarde chuvosa em bela amizade.

Às amigas Marina e Paula, pelo apoio e por mostrarem a luz no fim do túnel.

À amiga Charlotte (*in memoriam*), que estimulou a minha vinda para o Rio de Janeiro, antecipando os bons momentos aqui vividos.

À Sandra, Simone, Sônia, Sérgio e à “vó sogra” Luzia, pelo carinho e apoio em todas as ocasiões.

Ao companheiro desta e de outras vidas, Rômulo, meu profundo agradecimento pelo apoio e por compreender os momentos de isolamento necessários para o desenvolvimento dessa pesquisa.

Agradecimento especial à minha orientadora, professora Dr^a. Rosângela Lunardelli Cavallazzi, que instruiu o verdadeiro significado de companheirismo, e por quem tenho a mais sincera admiração.

À professora Giovanna Rosso del Brenna, da *Facoltà di Lettere e Filosofia* que possibilitou e enriqueceu a comparação entre os dois casos referêcia.

Ao professor Dr. Lauro Magnani, coordenador da *Facoltà di Lettere e Filosofia*, pela amabilidade em receber-me na *Università degli Studi di Genova*.

Ao arquiteto Dr. Guido Rosato, diretor da Tutela sobre o território da *Soprintendenza Patrimonio Storico Artistico Etnoantropologico della Liguria*, que abriu sua biblioteca particular, pela paciência em me acolher, desde o início, explicando-me, entre um charuto e outro, as primeiras linhas sobre o *Porto Antico*. E à sua esposa, pelos seus afetuosos quitutes que acompanharam nossas longas conversas durante o período de um ano.

Ao advogado e ex-Conselheiro Comunale Dr. Mario Epifane, que me recebeu carinhosamente em seu escritório e disponibilizou documentos preciosos para esta pesquisa.

Aos professores da *Facoltà di Architettura* Dr^a. Antida Gazzola, Dr. Massimo Coradi e Dr. Luigi Lagomarsino e aos doutores Anna Corsi, Eleonora Parlagreco, Antônio Pastorino, do *Urban Lab*, pelas entrevistas.

Ao professor Dr. Cláudio Ribeiro, pelos momentos de debate, instrução e suporte, mas também pelas conversas informais, que pautaram meu pensamento sobre alguns assuntos.

Aos colegas do Grupo de Pesquisa e do LADU, cujas discussões possibilitaram o amadurecimento do processo de pesquisa, especialmente Isabela, pela sua contribuição na formatação e estruturação deste trabalho.

À colega Maria Pace, pelas conversas nas caronas e por ter contribuído na delimitação desta tese.

Aos queridos Wagner e Ana Caroline, pela ajuda e companhia nos momentos finais.

À FAPERJ e à CAPES pelo apoio financeiro prestado.

Às professoras doutoras Denise Machado, Lúcia Costa, Eloisa Araujo e Maria Fernanda Lemos pelo prestígio concedido em participar desta banca.

À Deus, que colocou todas essas pessoas em meu caminho e permitiu o enriquecimento da minha trajetória pessoal.

“Man must have the strength to break up the past; and apply it too, in order to live.” (Nietzsche, 2006, p.73)

RESUMO

Esta tese trata da problemática do patrimônio em zonas portuárias, representada pelo risco iminente no que se refere à sua preservação, frente aos projetos urbanos contemporâneos de requalificação, incentivados pela realização de megaeventos. Essa discussão é analisada sob o enfoque das dimensões materiais e simbólicas da paisagem urbana. A hipótese comprovada por essa tese é a de que diálogos complementares podem ser estabelecidos entre os dois casos referência que são, o Projeto *Porto Antico*, concluído no ano de 1992 em Gênova, e o Projeto Porto Maravilha, em andamento na cidade do Rio de Janeiro. Essas costuras foram estabelecidas, em síntese, através de aproximações como a implantação de programas espaciais similares que incluem os mesmos tipos de equipamentos urbanos, redefinição e realocação de usos, zoneamentos e outros parâmetros urbanísticos, arranjos administrativos, alinhamento das esferas de poder (federal, estadual e municipal), analogia dos instrumentos jurídicos e urbanísticos implementados e outros.

Palavras-chave: Patrimônio. Zonas Portuárias. Paisagem Urbana. Conjuntura. Projetos Urbanos.

Abstract

This thesis deals with the issue of heritage in port areas, represented by the imminent risk in regard to its preservation, facing the contemporary urban redevelopment projects, encouraged by the realization of mega events. This discussion is examined under the approach of material and symbolic dimensions of the urban landscape. The hypothesis proven by this thesis is that further dialogue can be established between the two cases that are reference, the *Porto Antico* Project, completed in 1992 in Genoa, and the *Porto Maravilha* Project, underway in the city of Rio de Janeiro. These seams were established, in short, through approaches such as the implementation of similar space programs that include the same types of urban facilities, redefinition and reallocation of uses, zoning and other urban parameters, administrative arrangements, alignment of the spheres of power (federal, state and municipal), analogy of legal instruments and urban implemented and others.

Keywords: Heritage; Port Zones; Townscape; Conjunction; Urban Project.

LISTA DE FIGURAS

FIG. 1 MAPA DA ITÁLIA.	42
FIG. 2 GÊNOVA (SÉCULO XV).....	43
FIG. 3 GÊNOVA (SÉCULO XIX).....	43
FIG. 4 GÊNOVA (SÉCULO XVII).....	43
FIG. 5 GÊNOVA ATUAL.....	43
FIG. 6 OCUPAÇÃO URBANA DE GÊNOVA	44
FIG. 7 LANTERNA OU <i>FARO</i> , SÍMBOLO DE GÊNOVA. FOTO: MARLISE S. AGUIAR.....	45
FIG. 8 LOCALIZAÇÃO EM PLANTA DA CIDADE.	45
FIG. 9 LOCALIZAÇÃO EM PLANTA DO MANDRACCIO E PRIMEIRO NÚCLEO URBANO.	45
FIG. 10 DESENHO EM AQUARELA INDICA, À DIREITA, O ANTIGO MANDRACCIO. HOGENBERG, FRAZ. 1572.....	45
FIG. 11 CONJUNTO DE EDIFÍCIOS DO PORTO E DA <i>SOTTORIPA</i>	46
FIG. 12 OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA AO LONGO DA <i>SOTTORIPA</i> . MESMO CONJUNTO DE PRÉDIOS.....	46
FIG. 13 CONJUNTO DE EDIFÍCIOS COMPONDO O “PANO DE FUNDO” DO PORTO. FOTO: MARLISE S. AGUIAR, 2012.	47
FIG. 14 ILUSTRAÇÃO DA TEMPESTADE DO SÉCULO 17.	47
FIG. 15 CONSTRUÇÃO DO MOLO NUOVO.	48
FIG. 16 LOCALIZAÇÃO EM PLANTA DO DEPOSITO FRANCO.	48
FIG. 17 ILUSTRAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DO DEPÓSITO FRANCO.....	48
FIG. 18 PINTURA DE GRASSI, 1481.	49
FIG. 19 AMPLIAÇÃO DAS PONTES E CONSTRUÇÃO DA <i>CARRRETTIERA CARLO ALBERTO</i> E DA <i>TERRAZZE DI MARMO</i>	50
FIG. 20 ILUSTRAÇÃO DA <i>TERRAZE DI MARMO</i>	50
FIG. 21 MAPA DO <i>PORTO VECCHIO</i> NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO 20.	51
FIG. 22 POLO SIDERÚRGICO OSCAR SINIGÀGLIA, CORNIGLIANO.	52
FIG. 23 AEROPORTO CRISTOFORO COLOMBO.	52
FIG. 24 ÚLTIMAS INTERVENÇÕES NO PORTO DE GÊNOVA.	52
FIG. 25 PORTO DE VOLTRI.	53
FIG. 26 IDEM	53
FIG. 27 EXPANSÃO DO SÉCULO 19, EM DIREÇÃO ÀS COLINAS.	56
FIG. 28 PRG DO <i>COMUNE</i> DE GÊNOVA, 1959	59
FIG. 29 PONTES E CALATE.....	62
FIG. 30 PRG 1980	64
FIG. 31 MAPA DE USOS DO <i>PORTO ANTICO</i>	67
FIG. 32 PERSPECTIVA DO MAGAZZINI DEL COTONE FOTO: MARLISE S. AGUIAR, 2012.	70
FIG. 33 VISTA DO MAGAZZINI DEL COTONE FOTO: MARLISE S. AGUIAR, 2012.	70
FIG. 34 DARSENA. ATUAL MUSEO DEL MARE. FOTO: MARLISE S. AGUIAR, 2012.	71
FIG. 35 PALAZZO SAN GIORGIO. FOTO: MARLISE S. AGUIAR, 2012.	72
FIG. 36 MAPA DOS PROGRAMAS ORGÂNICOS DE INTERVENÇÕES NO CENTRO HISTÓRICO DE GÊNOVA.....	74

FIG. 37 SISTEMA DAS OBRAS APROVADAS COM A LEI Nº 205.	77
FIG. 38 PLANTAS DA FACULDADE DE ECONOMIA E COMÉRCIO	80
FIG. 39 FOTOGRAFIA ATUAL DA FACULDADE DE ECONOMIA E COMÉRCIO	81
FIG. 40 LEVANTAMENTO DA <i>STAZIONE MARITTIMA</i> . A PLANTA BAIXA FOI PRESERVADA PELAS OBRAS DO PORTO ANTICO.	81
FIG. 41 FOTO AÉREA DA <i>STAZIONE MARITTIMA</i> NO INÍCIO DE 1991.....	82
FIG. 42 1ª HIPÓTESE PARA O TERMINAL DE BARCAS.....	82
FIG. 43 TERMINAL DE BARCAS NA DÉCADA DE 1980.	82
FIG. 44 HIPÓTESE DEFINITIVA PARA O TERMINAL DE BARCAS.	82
FIG. 45 MAPA DAS INTERVENÇÕES NO <i>MAGAZZINI DEL COTONE</i>	83
FIG. 46 AO FUNDO A FACHADA PRINCIPAL DO EX <i>DEPOSITO FRANCO</i>	84
FIG. 47 Ex <i>DEPOSITO FRANCO</i>	84
FIG. 48 PLANTA BAIXA DO PAV. TÉRREO DO EX <i>DEPOSITO FRANCO</i>	84
FIG. 49 VISTA DO <i>BIGO</i> . AO FUNDO, O EX <i>DEPOSITO FRANCO</i>	85
FIG. 50 VISTA DA <i>PIAZZA DELLE FESTE</i> E DO <i>BIGO</i> À PARTIR DO INÍCIO DA <i>PONTE SPINOLA</i>	85
FIG. 51 VISTA DO PORTO ANTICO À PARTIR DA EXTREMIDADE DA <i>PONTE SPINOLA</i>	85
FIG. 52 <i>PADIGLIONE ITALIA</i> , NOS FUNDOS DO <i>ACQUARIO</i>	86
FIG. 53 FACHADA PRINCIPAL DO <i>ACQUARIO</i>	86
FIG. 54 VISTA LATERAL DO <i>PADIGLIONE ITALIA</i>	86
FIG. 55 PLANTA BAIXA SEGUNDO PAVIMENTO DO <i>ACQUARIO</i>	87
FIG. 56 VISTA DA ÁREA DA EXPO '92. EM EVIDÊNCIA O <i>BIGO</i>	88
FIG. 57 SE EU FOSSE O PAPAÍ NOEL. MAPA DOS DESEJOS DOS CIDADÃOS.	91
FIG. 58 LOCALIZAÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO NO MAPA DO BRASIL.....	97
FIG. 59 DESENHO CAROLINE AMARAL SOBRE PLANTA DA ZONA PORTUÁRIA NO INÍCIO DO SÉCULO 19.....	98
FIG. 60 DESENHO CAROLINE AMARAL SOBRE PLANTA DA ZONA PORTUÁRIA NO FINAL DO SÉCULO 19.	98
FIG. 61 DESENHO CAROLINA AMARAL SOBRE PLANTA DA ZONA PORTUÁRIA NO INÍCIO DO SÉCULO 20, APÓS A REFORMA URBANA E MODERNIZAÇÃO DO PORTO.....	98
FIG. 62 DESENHO CAROLINE AMARAL SOBRE PLANTA DA ZONA PORTUÁRIA NO INÍCIO DO SÉCULO 20.....	98
FIG. 63 VISTA DA ENTRADA DA BAÍA DO RIO DE JANEIRO. JEAN BAPTISTE DEBRET, S/D.....	99
FIG. 64 VISTA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. VILHENA, 1775.	101
FIG. 65 VISTA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. VILHENA, 1775.	101
FIG. 66 MAPA DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO DO INÍCIO DO SÉCULO 19.	102
FIG. 67 MAPA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1831.	104
FIG. 68 PANORAMA DA ORLA CARIOCA A PARTIR DA ILHA DAS COBRAS.	106
FIG. 69 CONSTRUÇÃO DA MURALHA DO NOVO PORTO.	107
FIG. 70 CARTÃO POSTAL DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO. COLEÇÃO ELYSIO BELCHIOR.....	107
FIG. 71 O PAÍS FINALMENTE "VAI DAR À LUZ" O SEU PORTO: O PRESIDENTE RODRIGUES ALVES APARECE DETERMINADO A SER O PARTEIRO. CHARGE, 1903. KALIXTO COLEÇÃO PARTICULAR.....	108
FIG. 72 MAPA INTERPRETATIVO DO PLANO DE MELHORAMENTOS DE 1875 E 1876.....	111

FIG. 73 PLANO PEREIRA PASSOS PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO.....	112
FIG. 74 MAPA INTERPRETATIVO DO PLANO PEREIRA PASSOS, 1905.	113
FIG. 75 USOS DE OCUPAÇÃO PREVISTOS PELO PROJETO PORTO MARAVILHA	125
FIG. 76 PROJETO DE ESCOLAS TÉCNICAS NA REGIÃO PORTUÁRIA	126
FIG. 77 PROJETO DO AQUÁRIO NA REGIÃO PORTUÁRIA.....	126
FIG. 78 ÁREA DE INTERVENÇÃO DA FASE 1 DO PROJETO PORTO MARAVILHA.....	127
FIG. 79 ÁREA DE INTERVENÇÃO DA FASE 2 DO PROJETO PORTO MARAVILHA.....	128
FIG. 80 MAQUETE ELETRÔNICA REPRESENTATIVA DO 1º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO. IMPLANTAÇÃO VISTA DOS MORROS... 131	
FIG. 81 MAQUETE ELETRÔNICA REPRESENTATIVA DO 1º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO. IMPLANTAÇÃO VISTA DA BAÍA DE GUANABARA.....	131
FIG. 82 MAQUETE ELETRÔNICA REALÍSTICA 1º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO. PERSPECTIVA AÉREA.	131
FIG. 83 MAQUETE ELETRÔNICA REALÍSTICA 1º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO. PERSPECTIVA TÉRREA DO CANAL DO MANGUE. 132	
FIG. 84 MAQUETE ELETRÔNICA REALÍSTICA 2º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO.....	133
FIG. 85 MAQUETE ELETRÔNICA REALÍSTICA 2º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO.....	134
FIG. 86 MAQUETE ELETRÔNICA REALÍSTICA 3º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO.....	135
FIG. 87 MAQUETE ELETRÔNICA REALÍSTICA 4º LUGAR PROJETO PORTO OLÍMPICO.....	136
FIG. 88 PROPOSTA DE ZONEAMENTO EM SETORES DO PROJETO PORTO MARAVILHA	138
FIG. 89 ESQUEMA DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA IMPLANTADAS PELO PROJETO PORTO MARAVILHA.	139
FIG. 90 VISTA DO PROJETO DO MUSEU DE ARTE DO RIO DE JANEIRO (MAR)	140
FIG. 91 PERSPECTIVA REALÍSTICA DO PROJETO DO MUSEU DE ARTE DO RIO DE JANEIRO (MAR)	140
FIG. 92 GALERIA DE PERSPECTIVAS DO PROJETO PORTO MARAVILHA	141
FIG. 93 PERSPECTIVA REALÍSTICA DA URBANIZAÇÃO DE VIAS. DETALHE DO VLT.	142
FIG. 94 IMPLOSÃO DO VIADUTO DA PERIMETRAL	143
FIG. 95 PERSPECTIVA REALÍSTICA DO MUSEU DO AMANHÃ.....	144
FIG. 96 PERSPECTIVA REALÍSTICA DO BELVEDERE DO MUSEU DO AMANHÃ.	144
FIG. 97 LOCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE BARCELONA.....	155
FIG. 98 MAPA DE APLICAÇÃO DOS CEPACS.....	173
FIG. 99 MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO DE TERRENO.....	173
FIG. 100 MAPA DE MODIFICAÇÃO DE GABARITOS PROPOSTOS PELO PROJETO PORTO MARAVILHA.....	174
FIG. 101 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESPECIAL INTERESSE URBANÍSTICO – AEIU	175
FIG. 102 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO URBAN II	179
FIG. 103 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO CIV CONSORZIO ROLANDONE (SAMPIERDARENA).	181
FIG. 104 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DOS CdQ.....	182
FIG. 105 FEIRA DE CULINÁRIA INTERNACIONAL NA PIAZZA CARICAMENTO. FOTO: MARLISE S. AGUIAR, 2012.....	197
FIG. 106 PONTOS DE ÔNIBUS FINAIS DA PIAZZA CARICAMENTO ENTRE OS ANOS DE 1950/80.....	197
FIG. 107 ESPAÇO AO LONGO DOS ARMAZÉNS DO PORTO.....	197
FIG. 108 PROJETO DO PÍER MAUÁ E MUSEU DO AMANHÃ.	197
FIG. 109 FICHA DO REFERENDO <i>SOPRAELEVATA</i> , SÌ O NO?	202

FIG. 110 VISTA DO TERMINAL DE BARCAS.....	212
FIG. 111 CENTRO SAN BENIGNO – MATITONE	212
FIG. 112 A ESQUERDA, O <i>MATITONE</i> E AO FUNDO A CORTINA DE PRÉDIOS DO ARCO PORTUÁRIO.....	213
FIG. 113 EMPREENDIMENTO TRUMP TOWERS RIO DE JANEIRO.....	214
FIG. 114 EMPREENDIMENTO PORTO MARAVILHA CORPORATE	215
FIG. 115 TORRES NO ENTORNO DE OCUPAÇÕES QUILOMBOLAS	216
FIG. 116 LOCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE VOLTRI, SAMPIERDARENA E PORTO ANTICO.....	218
FIG. 117 LOCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE ITAGUAÍ E DO RIO DE JANEIRO.....	218
FIG. 118 COMÉRCIO INTERNACIONAL DE TRÁFEGO DE CONTÊINERES.....	219
FIG. 119 COMÉRCIO INTERNACIONAL DE TRÁFEGO CONVENCIONAL.....	219
FIG. 120 TRAÇADO DAS LINHAS FÉRROVIÁRIAS E DAS PRINCIPAIS ESTRADAS DE GÊNOVA. DESENHO NOSSO SOBRE MAPA DO GOOGLE.	223
FIG. 121 TRAÇADO DAS LINHAS FERROVIÁRIAS E DAS PRINCIPAIS ESTRADAS DO RIO DE JANEIRO. DESENHO NOSSO SOBRE MAPA DO GOOGLE.	224
FIG. 122 CENTRO HISTÓRICO DE GÊNOVA	224
FIG. 123 CENTRO HISTÓRICO DE GÊNOVA. AO FUNDO, <i>CAPO DI FARO</i>	224
FIG. 124 ARMAZÉNS DO PORTO NO PÓS GUERRA.....	224
FIG. 125 MAPA DE GABARITO ATUAL DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO	233
FIG. 126 MAPA DE GABARITO PROPOSTO PELA OUC PORTO MARAVILHA.....	234
FIG. 127 VISTA ATUAL DA ESTRADA DA AV. FRANCISCO BICALHO.....	235
FIG. 128 MAQUETE ELETRÔNICA DA INSERÇÃO DE UM CENTRO DE CONVENÇÕES.....	235
FIG. 129 PANORÂMICA DO PORTO ANTICO À PARTIR DO MAGAZZINI DEL COTONE	250
FIG. 130 VISTA DO PORTO ANTICO À PARTIR DO MANDRACCIO	250
FIG. 131 PROSPECÇÃO DA AV. FRANCISCO BICALHO DEPOIS DE LIBERADOS OS GABARITOS.....	251
FIG. 132 VISTA DA FRENTE MARÍTIMA DO PROJETO PORTO MARAVILHA.....	251
FIG. 133 VISTA SECUNDÁRIA DO MAR.....	252
FIG. 134 PRINCIPAL VISTA DO MAR	252
FIG. 135 PERSPECTIVA PROJETO <i>CONO DI PORTMAN</i>	254
FIG. 136 VISTA DO PROJETO CONO DI PORTMAN	255
FIG. 137 FOTOGRAFIA SEM MANIPULAÇÃO.....	261
FIG. 138 FOTOGRAFIA MANIPULADA COM A REMOÇÃO DA COMUNIDADE.....	261
FIG. 139 LOGOTIPO DE TRIAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS DE 1992.....	262
FIG. 140 <i>MATITONE</i> PROJETADO POR SKIDMORE, OWINGS AND MERRILL DE CHICAGO.....	267
FIG. 141 A FIGURA DE COLOMBO. ALGUNS DOS RETRATOS MAIS CONHECIDOS E O “VERDADEIRO” VULTO, À DIREITA.....	269
FIG. 142 O GIGANTE NÃO ESTÁ MAIS ADORMECIDO.....	272
FIG. 143 IMAGEM DA PÁGINA INICIAL DO PORTAL CIDADE OLÍMPICA.....	273
FIG. 144 MARCA DOS JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016.....	274
FIG. 145 <i>GATTO CRISTOFARO</i> . MASCOTE DAS CELEBRAÇÕES COLOMBIANAS	274

FIG. 146 LOGO DAS CELEBRAÇÕES COLOMBIANAS.....	274
FIG. 147 <i>STRADE NUOVE</i> E <i>PALAZZI DEI ROLLI</i> , PATRIMÔNIO MUNDIAL DA UNESCO, 2006.	286
FIG. 148 BENS PROPOSTOS PARA RECONHECIMENTO DO PATRIMÔNIO MUNDIAL DA UNESCO	287
FIG. 149 ÁREAS LIVRES NA OUC PORTO MARAVILHA	293
FIG. 150 ECQUA - FEIRA LIGURE DO COMÉRCIO ECQUO E SOLIDÁRIO. PORTO ANTICO, 10 À 13/05/12	294
FIG. 151 ECQUA - FEIRA LIGURE DO COMÉRCIO ECQUO E SOLIDÁRIO. PORTO ANTICO, 10 À 13/05/12	294
FIG. 152 DIA HABITUAL NA PIAZZA CARICAMENTO.	295
FIG. 153 EXPOSIÇÃO DIALOGO NEL BUIO.....	295
FIG. 155 <i>SOPRAELEVATA</i> . DEZ ANOS DO ENCONTRO DO G8.	295
FIG. 155 ESPAÇOS DE LAZER NO <i>PORTO ANTICO</i>	295

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

Para fins desta tese, as definições aqui contidas, no singular ou plural, tem o seguinte significado:

AEIU	Área de Especial Interesse Urbanístico
ANCSA	<i>Associazione Nazionale Centri Storico Artistici</i> Associação Nacional dos Centros Históricos e Artísticos*
APA	Área de Proteção Ambiental
APB	Autoridade Portuária de Barcelona
APO	Autoridade Pública Olímpica
Art.	Artigo
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIE	<i>Bureau International des Expositions</i> Departamento Internacional de Exposições*
C.A.P.	<i>Consorzio Autonomo del porto di Genova</i> Consórcio Autônomo do Porto de Gênova*
CEF	Caixa Econômica Federal
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro
CEF	Caixa Econômica Federal
CEPAC	Certificado de Potencial Adicional de Construção
CIV	<i>Centro Integrato di Via</i> Centro Integrado de Rua*
CGIL	<i>Confederazione Generale Italiana del Lavoro</i> Confederação Italiana Geral do Trabalho*
COI	Comitê Olímpico Internacional
CdQ	<i>Contratti di Quartiere</i> Contratos de Bairro*
CS	<i>Conferenza dei Servizi</i> Conferência dos Serviços*

CULMV	<i>Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie</i> Companhia Única dos Trabalhadores em Bens Diversos*
D.M.	Decreto Ministerial
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
IAB	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IAT	Índice de Aproveitamento de Terreno
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
LADU	Laboratório de Direito e Urbanismo
MAR	Museu de Arte do Rio
MP	Ministério Público do Estado
MPU	Ministério Público da União
OU	Operação Urbana
OUC	Operação Urbana Consorciada
OUCPRJ	Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro
PAR	Programa de Arrendamento Residencial
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PIRU	<i>Progetti Integratti di Riqualificazione Urbana</i> Projetos Integrados de Requalificação Urbana*
PIs	Programas Integrados
POIs	Programas Orgânicos de Intervenções
PP	<i>Piano di Preservazione</i> Plano de Preservação*
PPP	Parceria Público-Privada
PRG	<i>Piano Regolatore Generale</i> Plano Regulador Geral*

PRP	<i>Piano Regolatore del Porto</i> Plano Regulador do Porto*
PROPAR-Rio	Programa Municipal de Parcerias Público Privadas
PRU	<i>Programma di Riqualificazione Urbana</i> Programa de Requalificação Urbana*
PRUSST	<i>Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio</i> Programas de Requalificação Urbana e de Desenvolvimento Sustentável do Território*
SMU	Secretaria Municipal de Urbanismo
SOI	<i>Studio Organico d'Insieme del Centro Storico</i> Estudo Orgânico do Conjunto do Centro Histórico*
STER	<i>Servizio Tecnologico per Edilizia Residenziale</i> Serviço Tecnológico da Construção Residencial*
TICCIH	<i>The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage</i> Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Cultural*
UPP	Unidade de Polícia Pacificadora
UC	<i>Urban Center</i> Centro de Urbanismo do <i>Comune</i> de Gênova*
UTR	Unidade de Tratamento de Resíduos
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
ZAL	Zona de Atividades Logísticas
ZEIS	Zona de Especial Interesse Social

*Tradução nossa.

Sumário

INTRODUÇÃO	19
1 SOBRE A METODOLOGIA	26
2 OS FATOS. GÊNOVA, LA SUPERBA	40
2.1 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO. UM BREVE RELATO	42
2.2 HISTÓRICO DAS INTERVENÇÕES NO <i>PORTO VECCHIO</i>	55
2.3 O PROJETO <i>PORTO ANTICO</i>	64
2.4 REGISTROS RECENTES DO PROJETO <i>PORTO ANTICO</i>	91
3 OS FATOS. RIO DE JANEIRO, CIDADE MARAVILHOSA	94
3.1 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO. UM BREVE RELATO	97
3.2 HISTÓRICO DAS INTERVENÇÕES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO ..	110
3.3 PROJETO PORTO MARAVILHA.....	121
3.4 SOBRE O PROJETO EM ANDAMENTO. O RIO DE JANEIRO HOJE	145
4 TECENDO DIÁLOGOS COMPLEMENTARES: APROXIMAÇÕES E CONTRASTES ENTRE OS DOIS CASOS REFERÊNCIA.	149
4.1 AS CONJUNTURAS. BARCELONA COMO MODELO	150
4.2 INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA A VIABILIZAÇÃO DE (MEGA)PROJETOS	169
4.3 DOS PROJETOS AOS DISCURSOS.....	194
5 DIMENSÕES MATERIAIS E SIMBÓLICAS. CONEXÕES TEÓRICO CONCEITUAIS, A PAISAGEM E O PATRIMÔNIO EM ZONAS PORTUÁRIAS	226
5.1 REQUALIFICAÇÃO DE ZONAS PORTUÁRIAS. IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA E SEUS DESDOBRAMENTOS.	227
5.2 VALORES, SIGNIFICADOS E SÍMBOLOS	248
5.3 PAISAGEM É PATRIMÔNIO.....	275
CONCLUSÃO	299
REFERÊNCIAS	I

APÊNDICE I – LINHA DOS FATOS. INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS, LEGISLAÇÕES E OUTROS FATOS RELEVANTES PARA RIO DE JANEIRO E GÊNOVA.....	327
APÊNDICE II – LISTA DAS ENTREVISTAS REALIZADAS.....	358
ANEXO I – PRINCIPAIS LEIS	361
D.C.R. n° 6 de 26 Febbraio 1990 Studio organico d'insieme	361
Deliberazione n° 167, 1° marzo 1990.	362
ANEXO II – CARTA DE NOMEAÇÃO DO ARQUITETO RENZO PIANO PARA ELABORAÇÃO DE UM PLANO BASE DE INTERVENÇÃO NO PORTO VECCHIO.....	370

INTRODUÇÃO

Esta tese objetivou a análise da problemática do patrimônio cultural em zonas portuárias em suas dimensões materiais e simbólicas frente aos projetos de requalificação urbana incentivados por megaeventos. A respeito dessas dimensões é necessário, primeiramente, esclarecer que patrimônio estamos abordando. A implementação de projetos urbanos em áreas degradadas reflete-se no espaço urbano de forma muito profunda, podendo causar transformações irreversíveis como a destruição de recursos que não podem ser substituídos e que causam degradação ambiental, ou de ícones e monumentos que destroem a memória de um determinado povo e assim por diante. É evidente que essas transformações urbanas são espelhadas na paisagem urbana e trazem consigo um risco no que se refere à preservação desse patrimônio. Diante dessa problemática, atentamos especialmente para a paisagem urbana enquanto patrimônio no âmbito dos projetos de requalificação de zonas portuárias.

As problemáticas do patrimônio instalado em zonas portuárias que formam a paisagem urbana dessas áreas incluem ainda a constatação da implementação de projetos urbanos que, na tentativa de proteger e conservar esse patrimônio, mantêm a “casca” arquitetônica e urbanística, esvaziando de conteúdo o bem que tentam preservar. É o caso do *Porto Antico* de Gênova. Incluem também projetos urbanos que, no extremo oposto, criam novos significados para a paisagem urbana, ignorando, desrespeitando e desprotegendo os valores nela existentes. Este parece ser o caso para o qual o Porto Maravilha está se encaminhando.

Uma vez determinado o enfoque sobre a paisagem urbana, foi necessário fazer emergir as dimensões a ela intrínsecas. A partir de conceitos elaborados por Cosgrove¹ (1988) que inserem a paisagem em uma formação social considerando sua extensão cultural, entendemos que a apreensão do termo deve levar em consideração, além da sua inquestionável presença material – que se constitui no

¹ COSGROVE, Denis E. (1988) *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*. 7ª ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2002. Lowenthal encerra a obra com o comentário: “The Iconography of Landscape reúne catorze estudiosos de diversas disciplinas através das ciências humanas e sociais para explicar o estado da paisagem como uma imagem cultural, ‘uma maneira pictórica para a representação, estruturação ou simbolização ambiental’ (idem, p. 314).

que é possível tocar, visualizar, percorrer; a sua presença simbólica – do que não é propriamente palpável, mas é possível captar, perceber, sentir e vivenciar. A respeito do tema, caminhamos ao encontro do que expõe Name (2010, p. 165): “paisagem e cultura carregam em si, portanto, uma oposição constante entre ‘materialidade’ e ‘imaterialidade’”.

As dimensões materiais e simbólicas (como convencionamos denominá-las) emergem da paisagem urbana por ser esta um meio de troca permanente que incorpora e envolve as práticas imaginativas e materiais de diferentes sociedades em diferentes momentos. Isto é, o conjunto de elementos (a que titulamos dimensão material) que forma a paisagem urbana é representativo dos valores (dimensão simbólica) atribuídos por uma sociedade em determinado momento. A dimensão simbólica é responsável por proporcionar uma qualidade alegórica² a cada paisagem urbana e é justamente essa peculiaridade assumida que a transforma em patrimônio.

A discussão sobre a temática da retomada de zonas portuárias e de áreas centrais obsoletas adquire um papel primordial dentro dos novos temas e programas espaciais dos projetos urbanos por duas razões. Uma, por se tratar de discussão atual no caso do Rio de Janeiro, e outra, pelas intensas transformações que os programas de requalificação urbana podem acarretar na paisagem das cidades.

Como casos referência adotamos o Projeto *Porto Antico*, em Gênova, implantado no período de 1988 a 1992, em comemoração aos 500 anos de descoberta da América pelo navegador genovês Cristóvão Colombo³; e o Projeto Porto Maravilha, que está em fase de implementação na cidade do Rio de Janeiro desde o ano de 2009, para a recepção de eventos esportivos tais como a Copa das Confederações, realizada em 2013, a Copa do Mundo da FIFA que acontecerá em 2014 e os Jogos Olímpicos, em 2016.

O marco temporal dos dois projetos urbanos foi tomado pelo ano em que foram instituídas as primeiras leis referentes aos eventos. No caso italiano, ano da Lei nº 373 de 23 de agosto de 1988⁴, que institui a realização da Exposição Internacional especializada “Colombo ‘92”, tendo como tema, “Cristóvão Colombo: o navio e o mar”. No caso brasileiro, adotamos como marco jurídico a Lei

² A respeito do conceito, vide CHOAY, Françoise. *A Regra e o Modelo: sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo*. 2 ed. (Vol. 88; Estudos). (G. de Souza, Trad.) São Paulo: Perspectiva, 2010.

³ Esse evento também foi chamado de Expo'92, Colombiana e Colombiade.

⁴ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

Complementar nº 101⁵, de 23 de novembro de 2009 que modifica o Plano Diretor e autoriza a instituição da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro.

A respeito do corte temporal, partimos da premissa de que o “tempo é descontínuo” (LYNCH, 1972) e se relaciona diretamente com os eventos particulares, aqui chamados de fatos. Assim sendo, diferentes sequências podem ser colocadas em um tempo comum já que os fatos só assumem significados em relação a outros fatos que lhes deem sentido⁶.

A análise das dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em zonas portuárias dessas cidades se estabeleceu através de diálogos que adjetivamos complementares. Esses diálogos não implicam, necessariamente, em relações estabelecidas pela semelhança, ou pela igualdade de fatos, nem mesmo na visibilidade entre eles. Implicam, para além de suas similaridades, em um possível reconhecimento das complementariedades nas suas diferenças, essas que hora são mais amplas, a partir das quais é permitido estabelecer relevâncias para as possibilidades do presente.

É importante ressaltar que a comparação entre os dois casos referência é inédita ainda que muito se tenha pesquisado no ambiente acadêmico sobre outros casos, no domínio desse tema. Dentre os estudos sobre requalificação de frentes marítimas que abordam os dois continentes, podemos citar teses e dissertações que se debruçam sobre casos isolados de cidades sul-americanas⁷ como Buenos Aires,

⁵ Disponível em: <
<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdbe3d8032577220075c7d5?OpenDocument> >

⁶ “Past, present, and future, then, are created together and influence one another. (...) That the vision of the future is affected by our perceived past seems obvious to us, but that the reverse is also true is more surprising. The perception of the present is strongly affected by both past and future and in turn influences what is remembered or foreseen” (LYNCH, 1972, p.124).

⁷ Por exemplo, COSTA, Cláudia P. *Revitalização portuária: caso Puerto Madero*. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: UFRGS, 2008; CARDOSO, Jorge J. *Patrimônio Ambiental Urbano e Requalificação: Contradições no Planejamento do Núcleo Histórico de Santos*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2007; FERNANDES, Francisco R. C. *A Frente Marítima da Área Central de Fortaleza e a revalorização do projeto urbano como instrumento de intervenção*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2012; GUIMARÃES, Roberta S. *A Utopia da Pequena África. Os espaços do patrimônio na Zona Portuária carioca*. Rio de Janeiro: 2011. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, UFRJ; MACHADO, T. R. *Para a "Cidade Maravilhosa", um "Plano Maravilha": uma leitura crítica sobre a produção da imagem turística e marketing urbano no Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2004; MELLO, F. F. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2003; e outros.

Santos, Fortaleza ou mesmo do Rio de Janeiro; e de cidades europeias⁸ especialmente Barcelona; ou então sobre as diferenças e aproximações entre eles⁹.

A escolha dos casos referência está justificada também em razão dos inúmeros pontos de contato entre as duas cidades, aqui chamados aproximações, sobre os quais falamos aqui resumidamente: a) a transferência de parte das atividades portuárias, especialmente as vinculadas ao transporte de cargas, que exigem a movimentação de pesados equipamentos e que também contribuem decididamente para a poluição atmosférica e sonora agravada nos centros urbanos. No caso do Rio de Janeiro, em grande parte, as atividades portuárias estão sendo transferidas para o Porto de Itaguaí enquanto que no caso de Gênova, a transferência priorizou o Porto de Voltri; b) no campo político o alinhamento das esferas de poder Federal, Estadual e Municipal no caso do Rio de Janeiro e, no caso de Gênova foram incluídos ainda o *Consortio Autonomo del Porto* (C.A.P.) e a *Cammera di Comercio*; c) no campo jurídico, a similaridade dos instrumentos jurídicos implementados como por exemplo, as parcerias público-privadas; d) implantação de um mesmo programa de equipamentos urbanos tais como a criação de equipamentos culturais (Museus, Aquários), disponibilização de áreas para a implementação de prédios institucionais, empresariais e de prestação de serviços, a realização de obras de embelezamento urbano (como túneis, repavimentação e substituição de mobiliário) e outros; e) os mesmos desdobramentos socioeconômicos tais como especulação imobiliária, gentrificação e exclusão social – que, no caso do Rio de Janeiro, pode-se prognosticar que aconteça, a partir dessas aproximações; f) diálogo simbólico através do discurso que se apropria do uso de símbolos para promover a cidade e legitimar a implantação de projetos de requalificação urbana em zonas portuárias. Vale ressaltar que essas constantes aproximações são identificadas também no caso Barcelona, tomado como baliza nessa tese.

Algumas assimetrias entre os casos referência são evidentes também, sobretudo no que se refere à estruturação do tecido urbano, à conformação do

⁸ MUNIZ, Águeda. *Intervenções Urbanas em Espaços de Desvalia. Transformar para Valorizar*. Natal: UFRN, 2012; FERNANDES, Sávio A. Os Jogos Olímpicos como Instrumento de Planejamento Urbano. Dissertação de Mestrado: Universidade do Porto, 2006; e outros.

⁹ AMBROSIO, Luis Gabriel D. *Gestão de Projetos Urbanos para Grandes Eventos: os Casos de Barcelona, Sevilha e Gênova*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: PROURB, 2006; FERNANDES, Janaina de M. *O planejamento como instrumento de gestão em cenários complexos: um estudo sobre os planos estratégicos do Rio de Janeiro e de Barcelona*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: FGV, 2008; e outros.

porto, à origem e ao desenvolvimento histórico de cada cidade. Entretanto, a metodologia adotada no sentido de minimizar essas diferenças através do enfoque da estrutura econômica permite estabelecer conjunturas similares inerentes a cada caso referência.

A propósito, no primeiro capítulo, “Sobre a Metodologia”, expomos a decisão de eleger casos exemplares reais para se constituírem referências na construção concreta do objeto de pesquisa, o que permitiu estabelecer e testar os diálogos complementares entre os interlocutores. Nesse sentido, o aporte teórico do historiador francês Braudel (1969) permitiu a aproximação de dois “casos referência” ocorridos em tempos distantes, apoiado no fato de que um acontecimento pode se carregar de várias significações e relações e se anexar a um tempo muito superior ao de sua própria duração. Deste modo, adotamos a pluralidade do tempo social de Braudel, relacionando entre si Fatos, Conjunturas e Estrutura¹⁰.

Para que a relação de multiplicidade dos tempos possa ser evidenciada, foi composta, a partir dos dados levantados, a Linha dos Fatos que consiste em parte integrante do processo de construção do objeto de pesquisa porque apoia, sintetiza e sistematiza os acontecimentos dos dois casos referência aqui abordados. A Linha dos Fatos permite comprovar a hipótese da tese uma vez que consente estabelecer diálogos complementares entre os dois objetos de pesquisa. Sobre ela, falaremos mais profundamente no próximo capítulo.

A metodologia permitiu a análise dos dados levantados apresentados a partir do segundo capítulo, intitulado “Os fatos. Gênova, *La Superba*”, onde localizamos os assuntos indicativos ao caso referência italiano em quatro momentos. Primeiramente, construiu-se um levantamento histórico da ocupação do núcleo urbano e, especialmente, da zona portuária de Gênova, o então chamado *Porto Vecchio*. Em um segundo momento, compôs-se a trajetória dos estudos e planos de intervenções realizados nos anos precedentes à Expo’92, informações importantes para se compreender as conjunturas sobre as quais foi implantado o Projeto *Porto Antico*. Essa parte foi dividida em duas, sendo que a primeira é referente aos planos do período de 1825 a 1863 que encontram pontos de aproximação com o período de Pereira Passos, no Rio de Janeiro. A segunda parte é referente às mudanças

¹⁰ Entende-se, resumidamente, *Fatos* como o evento referido em si; *Conjunturas* como a conexão entre fenômenos diversos, mas simultâneos; e *Estrutura*, aquilo que tem duração suficientemente longa em sua modificação.

urbanísticas relativas à anexação de outros dezenove *Comunes* limítrofes ao *Comune* de Gênova, formando a configuração que hoje a cidade apresenta. Além disso, neste momento tratamos do período pós-guerra que induziu a série de planos e estudos urbanísticos que vieram formar posteriormente as premissas para o desenvolvimento do Projeto *Porto Antico*. O terceiro momento apresenta o estabelecimento dessas premissas até a fase realizadora do Projeto *Porto Antico*. O quarto e último momento, diz respeito aos registros recentes do mesmo projeto.

O terceiro capítulo intitulado “Os fatos. Rio de Janeiro, Cidade Maravilhosa” foi organizado de modo com que os acontecimentos levantados na cidade brasileira pudessem ser comparados com aqueles da cidade italiana. Para isso, o capítulo apresenta estruturação bastante semelhante do capítulo anterior, dividida em quatro momentos. O primeiro consiste em um breve relato sobre a história de ocupação do núcleo urbano bem como da zona portuária do Rio de Janeiro. O segundo momento, compreende o histórico de intervenções no local. O terceiro momento apresenta o estabelecimento das premissas até a fase de implantação do Projeto Porto Maravilha. O quarto e último momento refere-se aos registros mais recentes da área do mesmo projeto. Esse capítulo tem a propriedade de não se concluir a partir do momento em que o Projeto Porto Maravilha ainda está sendo implantado na zona portuária do Rio de Janeiro.

O quarto capítulo trata do momento em que os diálogos complementares começam a ser tecidos de forma mais efetiva e comprovados através das aproximações dos dois casos referência. Este capítulo divide-se em três grandes momentos. O primeiro trata-se especialmente da demonstração das conjunturas que induzem a realização de projetos de requalificação urbana em zonas portuárias para recepção de megaeventos. Aqui, ressalta-se o caso Barcelona como um modelo para as intervenções urbanas nas zonas portuárias apresentadas, constituindo-se, portanto, em um elo entre os dois casos. Em um segundo momento são apresentados e comparados os instrumentos jurídicos utilizados, tanto em Gênova quanto no Rio de Janeiro, para a viabilização desses megaprojetos. No último momento desse capítulo, são tecidas as aproximações entre os casos referência no que diz respeito aos discursos que buscam legitimar as intervenções urbanas e às premissas e aproximações do projeto urbano propriamente dito.

No quinto capítulo é costurada a relação possível entre os desdobramentos decorrentes da implantação dessas intervenções urbanas ocasionadas pelos projetos *Porto Antico* e *Porto Maravilha* na perspectiva de retomar e aprofundar as dimensões materiais e simbólicas, que despontam ao longo da tese. A retomada dessas dimensões se dá através da discussão teórica sobre os valores, significados e símbolos, os quais se busca relacionar continuamente com a paisagem urbana. Por último, são estabelecidas as conexões teórico-conceituais com a Paisagem Urbana e o Patrimônio em zonas portuárias, retomando as considerações sobre o fato de que a paisagem urbana é patrimônio. Depois de levantados os dados e tecidas as aproximações entre os dois casos referência, foi observado que o conceito de Paisagem Urbana deve arejar o campo da preservação patrimonial.

1 SOBRE A METODOLOGIA

A metodologia consiste na adoção de casos referência (CAVALLAZZI, 1993), ou seja, em eleger casos exemplares reais para se constituir em referências na construção concreta do objeto de conhecimento, que permitam estabelecer e testar a comunicação entre os interlocutores. A descrição dos elementos exemplares acompanha passo a passo a evolução do trabalho no sentido da comprovação da hipótese. Os casos referência abraçados – os projetos *Porto Antico* e *Porto Maravilha* – permitem a compreensão da análise das dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em zonas portuárias, a partir do momento em que estabelecem diálogos complementares entre as experiências de Gênova e do Rio de Janeiro.

O campo de pesquisa é defendido não só como um espaço interdisciplinar, onde as disciplinas colaboram entre si com um conhecimento comum a elas, mas, além disso, transdisciplinar, pois consideramos um modo de pensar organizador que as atravessa, impedindo que os saberes tradicionais sejam encerrados em si mesmos. É a partir dessa perspectiva que estabelecemos a leitura da paisagem, refletindo sobre o corrente conjunto de intervenções urbanas e a sua influência na produção da paisagem urbana.

O processo de construção de análises contou com pesquisas realizadas em centros de documentação como bibliotecas e fundações¹¹, arquivos públicos e particulares¹² e até mesmo museus¹³, que reúnem amplo aporte sobre o tema. As

¹¹ Dentre as bibliotecas genovesas, destacam-se a do *Palazzo San Giorgio*, da *Facoltà di Architettura*, e da *Facoltà di Lettere e Filosofie*. Dentre as fundações, cita-se a *Fondazione Labò* e o *Centro di Documentazione per la Storia, l'Arte e l'Immagine di Genova*. Entre as bibliotecas brasileiras, é possível citar a *Biblioteca da FAU*, *Lúcio Costa* e a *Biblioteca do IPPUR*, *Biblioteca do Laboratório de Direito e Urbanismo-LADU* (ambas da UFRJ), *Biblioteca de Ciências Sociais (UERJ)*, *Divisão de Bibliotecas e Documentação da PUC-Rio*.

¹² Ressaltamos os arquivos pessoais do Sr. *Guido Rosato (Ministero per i Beni e le Attività Culturali)*, do Dr. *Mario Epifane (Consiglio Comunale)*, da Prof^a *Giovanna Rosso del Brenna (Facoltà di Lettere e Filosofie)* e do Prof. *Luigi Lagomarsino (Facoltà di Architettura)*, cuja pesquisa em acervo colocado à inteira disposição foi essencial, considerando-se as obras raras consultadas, como o livro *Turing Club Italiano* e as revistas *GB Progetti*, estas com duas edições inteiramente dedicadas ao projeto *Porto Antico* da Zona Portuária de Gênova. No Rio de Janeiro, ressalta-se a disposição dos arquivos pessoais da Prof^a. Dr^a *Rosângela Cavallazzi* (orientadora e coordenadora do Grupo de Pesquisa *Direito e Urbanismo nas Práticas Sociais Instituintes*) e das colegas de Grupo de Pesquisa *Isabela Bacellar*, *Camila Borghezani* e *Tatiana Cotta* e da colega de doutorado, *Flávia Braga*.

¹³ Em Gênova, o *Galata Museo del Mare* abriga uma grande coleção de desenhos (entre eles plantas de localização, de situação, plantas baixas, cortes, perspectivas, *skylines*, croquis etc) dos projetos urbanos de *Renzo Piano*, realizados ou não, como é o caso da ampliação do aterro e,

informações sobre a OUC Porto Maravilha foram obtidas diretamente nos documentos disponibilizados pela CDURP e pelo Porto Maravilha. Outros documentos foram cedidos pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e pelo IPHAN. O restante de plantas, mapas e detalhamentos do Projeto *Porto Antico* utilizado para a compreensão das intervenções realizadas foi apanhado no prédio do *Urban Lab*¹⁴ e também diretamente no seu *website*¹⁵.

consequentemente, dos terminais do aeroporto Cristoforo Colombo, que ainda não saiu do papel. No *Museo della Lanterna*, a coleção exposta conta com conteúdos audiovisuais que relatam testemunhos – usando como ferramenta a manipulação de raras imagens antigas – tanto das cenas cotidianas da urbe, os hábitos e percursos, como de grandes eventos. Já o prédio da *Loggia di Banchi* acolheu uma instalação realizada com o objetivo de apresentar à cidade o novo plano urbanístico (PUC) desenvolvido pelo *Urban Lab*. Esta mostra foi seguida por várias exposições de fotografias, sobre o mesmo tema, de diversos fotógrafos. O aquário de Gênova, por ter sido considerado (não só pelos moradores, mas também por técnicos, engenheiros e arquitetos) um projeto de aparente sucesso, também tornou-se um ponto fundamental a ser estudado. A pesquisa incluiu visitas ao local, bem como à *Fondazione Acquario di Genova*. O Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR) expõe informações sobre a história de ocupação da região portuária da cidade, bem como abriga documentos (depoimentos, recortes de jornais e tudo mais) sobre as atuais problemáticas políticas, econômicas e sociais da área. Estes museus, além de oferecerem fontes para estudo, também contribuíram enquanto objetos construídos nas áreas delimitadas nos casos referência compondo, portanto, o objeto de pesquisa.

¹⁴ *Urban Lab* é um laboratório anexado ao Centro de Urbanismo (*Urban Center/UC*) do *Comune*. Cf. art. 118 da Constituição da República Italiana, cuja reforma se deu em 2001, *Comune* é o termo correspondente ao município italiano. Juntamente com as Províncias e as Cidades metropolitanas, os *Comunes* são titulares de funções administrativas próprias e daquelas conferidas por lei estatal ou regional, segundo as respectivas competências dispondo do poder de editar normas locais e de arrecadar tributos necessários a suas despesas. É, entretanto, criado e organizado pelo Estado em moldes uniformes para toda a República. “Governo Federal, Estado, Cidades metropolitanas, Províncias e Municípios favorecem a autonomia iniciativa dos cidadãos, indivíduos e coletivos, pelo desenvolvimento de atividades de interesse geral, sobre a base do princípio de subsidiariedade”. No original: “*Stato, Regione, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà*”.

¹⁵ Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/30>

Para a compreensão do objeto da pesquisa bem como da evolução da sua estrutura foi necessária exaustiva revisão bibliográfica¹⁶, cujo conteúdo permitiu a composição do panorama atual da área. Simultaneamente à análise da documentação bibliográfica e cartográfica, foram realizadas de forma periódica visitas de campo e outras visitas de estudo a fim de conhecer e compreender outros casos semelhantes, tais como as *Docklands*, de Londres; o *Port Vell*, de Barcelona; Parque das Nações, de Lisboa e o *Puerto Madero*, de Buenos Aires. Essas fontes permitiram assimilar o processo de construção do ambiente das zonas portuárias referidas, ocorrido no decorrer das últimas décadas.

As visitas de campo foram registradas através de fotos e vídeos que formam um acervo de mais de três mil itens, consultados regularmente para a construção do objeto de pesquisa, dos quais apenas pequena parte foi incluída ao longo do presente texto, devido a limitações de extensão do trabalho. Complementando o trabalho de campo, foi realizada a busca de vídeos, documentários, filmes e fotos antigas nas edículas e bancas italianas e brasileiras.

A pesquisa de censos estatísticos, relatórios e da legislação nos âmbitos municipal, estadual e federal, que compreendem os planos diretores, planos estratégicos, portarias, decretos, deliberações, pareceres e estudos de impactos proporcionou a leitura dos marcos legais e dos instrumentos jurídicos e urbanísticos a partir da visão de como o poder público interfere ou interferiu nas modificações em curso nas cidades, possibilitando identificar, de um lado, no caso do Rio de Janeiro, a delimitação de uma área sob o caráter de excepcionalidade que permitiu a realização de ações mais liberais que possibilitaram maior especulação; e de outro,

¹⁶ Dos livros italianos consultados, ressaltamos especialmente duas revistas *GB Progetti*, edições especiais dedicadas inteiramente às intervenções ocorridas no *Porto Antico*. Revista GB Progetti. *Cronache di progetto*. Supplemento. ed. especial. Al. N.8/9. Luglio/Ottobre 1991. Revista GB Progetti. *Cronache di progetto*.ed. especial. N7. Maggio e Giugno 1991. Outra fonte bastante importante é o Turing Club Italiano surgido em 1914 como um guia e que assumiu a característica de descrição completa e detalhada de todo o território italiano. A coleção anual possui uma edição completa destinada à região da Liguria o que inclui um levantamento histórico apoiado em extensa revisão bibliográfica, desenhos, mapas e outras plantas (TOURING CLUB ITALIANO, 2011). Dos livros consultados para o levantamento do caso referência do Rio de Janeiro, ressaltam-se especialmente as obras de Moreira (2004), “A cidade contemporânea, entre a tábula rasa e a preservação, Cenários para o Porto do Rio de Janeiro”; Andreatta (2006), “Cidades Quadradas. Paraísos Circulares. Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX”; e de Figueiredo (2005) “O porto e a cidade. O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910”, sendo que esta última trata-se de uma edição rara. Além dessas, ressaltamos as obras de Cardoso (1987), “História dos Bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo”; Abreu (1988), “A Evolução Urbana do Rio de Janeiro”; Silva (2012) sobre as “Memórias do Urbanismo na cidade do Rio de Janeiro no período de 1778 a 1878”; Del Brenna (1985), “O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II” e o livro de Kessel (2001) intitulado “A Vitrine e o Espelho, O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio”.

como é o caso de Gênova, especificações mais incisivas e restritivas, que buscaram proteger o espaço urbano da mesma especulação imobiliária.

O levantamento de notícias de jornais¹⁷, o dossiê sobre as Violações dos Direitos Humanos, as entrevistas¹⁸ realizadas com os professores da *Università degli Studi di Genova*, profissionais do *Urban Lab*, do *Urban Center*, do *Consiglio Comunale*¹⁹, da *Soprintendenza Patrimonio Storico Artistico Etnoantropologico della Liguria*²⁰ e os relatos de moradores genoveses e cariocas complementaram as versões mais “duras” da lei, conferindo o caráter prático de como funciona a aplicação dos projetos, e oferecendo visão mais íntegra considerando-se que esses tipos de fontes admitem ser confrontados.

As notícias de jornais foram organizadas em uma tabela elaborada de acordo com as seguintes informações: data, página, nome do arquivo originado, grande tema, assunto específico e observações. A pesquisa admitiu um levantamento considerável de recortes de jornais, mas, evidentemente tendo em vista o foco da tese, somente parte foi incluída como elemento ilustrativo de determinados assuntos. Ficou impossibilitada, portanto, a inclusão de todo material investigado (não somente das notícias de jornais) como parte componente da tese.

O conhecimento e a base analítica também puderam ser dados pela variedade de experiências e outros exemplos de intervenção efetuados nas últimas décadas sem anular, evidentemente, as peculiaridades do local. A compreensão e o exame crítico dos principais ensaios de reabilitação portuária também foi condição fundamental, pois considerou as condições específicas de cada cidade portuária.

Cabe ressaltar, em especial, a importância dos documentos cartográficos, sobretudo no que diz respeito ao entendimento dos projetos de requalificação dos portos, mesmo os que precederam ou aqueles que não saíram do papel. Todas essas fontes, além da própria arquitetura e do urbanismo dos lugares, fundamentaram a análise e permitiram a construção do contexto paisagístico, visual e social das cidades. A respeito da construção do contexto paisagístico, a metodologia adotada buscou também permitir ao leitor o reconhecimento visual do

¹⁷ Em Gênova, *Il Secolo XIX* e *Il lavoro*. No Rio de Janeiro, *O Globo* e em São Paulo, a *Folha de S. Paulo*, jornais brasileiros de maior abrangência.

¹⁸ A documentação completa transcrita não foi incorporada à tese por não representar a fonte principal deste trabalho. Vide Apêndice II para consultar a lista de pessoas contactadas.

¹⁹ Conselho Municipal, tradução nossa.

²⁰ Superintendência do Patrimônio Histórico e Artístico e Etnoantropológico da Liguria, tradução nossa.

lugar, através da inclusão ao longo do texto de inúmeros documentos fotográficos, mapas, desenhos e quadros em aquarela (especialmente dos pintores Grassi e Debret) para que fosse possível a demonstração dos vários tempos dos casos referência. Portanto, a análise dos documentos ilustrativos, a constituição da Linha do Tempo e a sistematização histórica também através de conteúdos de artigos de jornais foram procedimentos necessários para a identificação dos conteúdos relevantes para o desenvolvimento da pesquisa.

Particularmente, considerando-se as especificidades do objeto de estudo, optou-se por apoiar a pesquisa em premissas da corrente estruturalista (SAUSSURE, 1973) do pensamento das Ciências Humanas, onde apreendemos a realidade social como um conjunto formal de relações em que cada elemento só pode ser definido a partir das relações de equivalência ou de oposição que mantém com os demais elementos.

Nesse sentido, Lynch (1972, p. 120) nota que “o tempo é descontínuo” e se relaciona diretamente com esses fatos, onde, portanto, diferentes sequências podem ser colocadas em um tempo comum. Isto é, não aferimos os eventos isoladamente, mas sempre em relação a outros acontecimentos que lhes deem sentido, levando em consideração que o tempo é um “conselho mental para dar ordem aos eventos”, identificando-os como coexistentes ou sucessivos (idem). Como elucida o autor no trecho a seguir, o sentido do passado é composto pelo processo de articulação interna de fragmentos de ocorrências.

O senso de passado, que tem a função original de informar a ação presente pela experiência, cresce fora da retenção mental de ações passadas muito recentes, criando então o recolhimento de sequências fragmentadas amarradas por associações internas, bem como às mais lúdicas e contínuas fábulas, e, finalmente, a um senso de história como casualmente conectada e temporalmente coordenada²¹ (LYNCH, 1972, p. 121, tradução nossa).

Sendo assim, é evidente que o estudo do caso referência do *Porto Antico* herda novos sentidos através da comparação e do confronto das peculiaridades e similitudes que estabelece com outro caso referência, o *Porto Maravilha*. O contrário também é verdadeiro, a partir do momento em que o caso

²¹ No original: “*The sense of future arises in distinguishing between purpose, effort, and result; it is the conceptual basis for action that seeks a delayed gratification. [...] The sense of past, which has the original function of informing present action by experience, grows up out of the mental retention of very recent past actions, building up then to the recollection of fragmentary sequences tied together by internal associations, as well as to more playful and continuous fables, and finally to a sense of history as casually connected and temporally coordinated.*”

italiano conduz um ponto de apoio para podermos inferir alguns desdobramentos que se estão verificando no Rio de Janeiro. Dessa forma, as diferenças de escala e da relação espaço e tempo não impede, no campo do Direito e Urbanismo, a averiguação simultânea e comparativa não somente porque existem muitas aproximações entre eles (sobre as quais discorreremos aprofundadamente no quarto capítulo) mas ainda por se tratarem de casos referência.

Sobre os pontos de contato, podemos adiantar que o Rio de Janeiro adotou como padrão de reforma urbana o “modelo Barcelona”, este último desenvolvido no mesmo período das intervenções urbanas ocorridas em Gênova. Cabe ressaltar que na época em que se desenvolveu o projeto de requalificação urbana *Porto Antico*, no caso da cidade italiana, o projeto de intervenção realizado na cidade catalã ainda não havia se constituído em um padrão. Portanto, as proximidades entre os projetos urbanos implantados nas zonas portuárias das cidades de Gênova e de Barcelona, se estabelecem naquele momento, de maneira sutil, porém, evidenciando-se, cada vez mais, com o passar dos anos. Convém ressaltar que a forma italiana de intervenção no espaço urbano no decorrer das últimas décadas aproximou-se do modelo espanhol a partir do momento em que abraçou mecanismos de planejamento estratégico no seu desenvolvimento urbano. O *Piano Strategico della Città di Genova*²², por exemplo, foi implantado no ano de 2001.

As especialidades apresentadas por Barcelona que constituem invariantes nos processos de requalificação de zonas portuárias dos casos aqui apresentados, são, de forma resumida [Vide Capítulo 4]: a) transferência das atividades de transporte de cargas (mais poluidoras), em Barcelona, para a área adjacente ao Rio Llobregat, em Gênova para o Porto de Voltri, e no Rio de Janeiro para o Porto de Itaguaí; b) alinhamento das esferas de poder através da aplicação de instrumentos jurídicos e urbanísticos que abreviaram os procedimentos legais de aprovação de projetos urbanos a fim de “facilitar” as negociações entre os poderes municipais, estaduais e federais; c) similaridade dos instrumentos jurídicos adotados tais como as parcerias público-privadas (PPP) e os consórcios; d) a implantação dos mesmos equipamentos urbanos tais como a criação de aparelhos culturais (Museus, Aquários), disponibilização de áreas para a implementação de prédios institucionais, empresariais e de prestação de serviços, a realização de obras de embelezamento

²² Plano Estratégico da Cidade de Gênova, tradução nossa.

urbano (como túneis, repavimentação e substituição de mobiliário), valorização de espaços livres, implementação de teleféricos, *belvederes*, mirantes, elevadores; e) os mesmos desdobramentos socioeconômicos tais como a potencialização de processos de especulação imobiliária, gentrificação e exclusão social – que, no caso do Rio de Janeiro, pode-se prognosticar que aconteça, a partir dessas especificidades em comum com outros exemplos que se reproduziram; f) diálogo simbólico através do discurso que se apropria do uso de símbolos para promover a cidade e legitimar a implantação de projetos de requalificação urbana.

Segundo Lévi-Strauss (2003), as invariantes possibilitam a análise sincrônica, realizada além da superfície dos acontecimentos²³. Nesta direção, a teoria de Braudel vem adicionar conteúdo, a partir do momento em que traz e aprofunda o conceito de longa duração, ou *estrutura*, definindo o seu papel no interior da pesquisa historiográfica, através do artigo “História e Ciências Sociais: a longa duração” publicado na revista dos *Annales*²⁴ (dentro da seção “Debates e Combates”). O texto apontou ainda o lugar da História no interior das Ciências Sociais e marcou um ponto de inflexão no debate historiográfico, assinalando a

²³ O antropólogo critica, a historiografia que se encontrava presa aos eventos contingentes ou de curta duração. Esses pontos estiveram na base de posteriores discussões entre antropólogos e historiadores. Vale ressaltar que as barreiras e fronteiras que existiam anteriormente dentro das ciências humanas alteraram-se no decorrer do tempo, tornando-se fluidas e indeterminadas. As ciências estão hoje “contaminadas” umas pelas outras, cujo resultado do desenho de sobreposições constitui uma “mancha” de pensamento em conjunto (LÉVI-STRAUSS, 2003).

²⁴ De uma maneira sucinta, a revista francesa *Annales d'Histoire Économique et Sociale* foi fundada em 1929 por Marc Bloch e Lucien Febvre, e tornou-se símbolo de uma nova corrente historiográfica (chamada Escola dos Annales) o que significava a adoção de grandes modificações metodológicas a fim de permitir um maior conhecimento do cotidiano do passado, através da incorporação de novos tipos de fontes de pesquisa. Questionava a historiografia baseada nas elites e nas instituições, a qual dava relevância a datas e fatos, sem aprofundar grandes análises de *estrutura* e *conjuntura*. Sendo assim, apresentava todos os aspectos possíveis da vida humana ligada à análise das estruturas, tornando o campo da história muito mais vasto. O movimento dos *Annales* possuiu quatro gerações, sendo que Fernand Braudel participou da segunda, atuando em sua direção durante os anos de 1956 a 1968. Vale lembrar que a terceira geração rompeu com as anteriores a partir do momento em que se distanciou das abordagens mais quantitativas e se dedicou à história das mentalidades, em direção a uma história mais “antropológica”. Para aprofundar o assunto, vide: BURKE, Peter. *A Escola dos Annales: 1929-1989*. São Paulo: Edit. Univ. Estadual Paulista, 1991. BURKE, Peter. *A escrita da história-novas perspectivas*. São Paulo: Editora UNESP, 1992. BLOCH, Marc. *Apologia da História: ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001. BRAUDEL, Fernand. [1949] *O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1983a (volume I) e 1983b (volume II), entre outros. BARROS, José D'Assunção *A Escola dos Annales e a crítica ao Historicismo e ao Positivismo*. Revista Territórios & Fronteiras, vol.3, jan/jun 2010 Cuiabá: UFMT, 2010. LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2012. LE GOFF, Jacques. *A história nova*. São Paulo: Martins Fontes, 2005. LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (org.). *História: Novos objetos*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1976. LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (org.). *História: novos problemas*. RJ: Livraria Francisco Alves Editora, 1976.

tomada de consciência decisiva diante da virada estruturalista que conheceu na obra de Lévi-Strauss, um dos seus principais pontos de referência.

Braudel (1982) reconhece a crise dos tempos históricos no campo de pesquisa das Ciências Humanas, o colapso de um aspecto da realidade social: a duração social; e salienta que “Nada há mais importante, no centro da realidade social, que a viva e íntima oposição, infinitamente repetida, entre o instante e o tempo lento a transcorrer” (idem, p. 9). Ou seja, o autor ressalta a importância para a vida social de reconhecer os conflitos e diálogos entre os vários tempos da História. Mais do que isso, na mesma página, adverte que para uma metodologia comum das Ciências Humanas é indispensável ter consciência desta pluralidade do tempo social. Ainda, segundo ele (1992, p. 43), “esses tempos múltiplos e contraditórios da vida dos homens [...] não são apenas a substância do passado, mas também o estofado da vida atual”. Assim, Braudel trazia para a História fatores que eram até então desconsiderados, fazendo da longa duração o enfoque mais importante de seus estudos.

Nesta direção, mesmo sem concentrar-se nas questões temporais, Lynch (1972, p. 122) entendia que a problemática do processo de construção e de compreensão dos tempos consiste no fato de que vivemos apenas no presente e de que os outros tempos são processos de recordação ou de antecipação. O teórico, então, reafirmava o imbróglio causado pelo “descolamento” com o qual eram abordados os tempos sociais. Por ser o tempo uma “construção mental”, passado, presente e futuro são criados juntamente e influenciam um ao outro (LYNCH, 1972, p. 124).

É também ponderando sobre o fato de que um acontecimento pode se carregar de várias significações e relações, e se anexar a um tempo muito superior ao de sua própria duração que a problemática trazida das transformações urbanas ocasionadas pela realização de megaeventos ganha corpo. Os dois teóricos, Lynch e Braudel, ao privilegiar o conceito de tempo, permitem um estudo analógico de fatos e conjunturas que se inter-relacionam, fazendo com que uns elementos só possam ser avaliados por razão de outros. Desta forma, é possível e até necessário colocar lado a lado experiências similares, porém, ocorridas em certo espaço de tempo.

Não podemos desconsiderar, deste modo, que existe um tempo curto, onde se registram os acontecimentos, para todas as formas da vida – econômica, social,

literária, institucional, religiosa e, inclusive, geográfica – mesmo que o próprio Braudel (1982, p. 66) o considere “a mais caprichosa, a mais enganosa das durações”. Rica em interesse humano, a história dos eventos é também “a mais superficial” (idem), pois se movimenta em um ritmo mais acelerado que a história das estruturas, por exemplo. Por isso, existia entre os historiadores certa desconfiança com relação à história tradicional, mesmo que tenha sido amplamente adotada nos últimos séculos.

Entendemos que as histórias de curta e de longa duração se entrecruzam e também que, como ressaltou Lynch, uma existe em função da permanência da outra. Para que essa relação emergisse, dentro dos casos referência aqui abordados, foi constituída e organizada a Linha dos Fatos²⁵ que consiste em parte integrante do processo de construção do objeto de conhecimento desta tese. O documento foi denominado Linha dos Fatos (não Linha do Tempo, por exemplo) por recusar o escoamento linear do tempo e para fortalecer a ideia de que os fatos fazem sentido se comparados a outros fatos.

A expressão “Linha” deriva das inúmeras costuras possíveis entre os fatos e conjunturas e não da acepção “linear” da palavra. A Linha dos Fatos tem o intuito de evidenciar a apreensão das conjunturas em que os eventos calharam. Assim, o método permitiu, além de enumerar simultaneamente os episódios acontecidos nos dois casos, compará-los a outros, de tempos diferentes²⁶. De cada lado da linha dispomos os acontecimentos relativos a cada cidade, sendo os lados externos destinados aos marcos legais e a parte interna destinada aos acontecimentos [Vide Apêndice I].

É importante ressaltar ainda que a Linha dos Fatos é a essência de um processo individual não só de construção de tempos e de apreensão de espaços (LYNCH), mas também de modos de ver (COSGROVE) [Vide Capítulo 5]. Isto implica considerar que a Linha dos Fatos sintetiza a construção do objeto de pesquisa estabelecida pelo pesquisador a partir de sua visão do mundo, sendo possível a elaboração de várias Linhas dos Fatos de acordo com a pessoa que a

²⁵ A Linha dos Fatos aqui construída decorreu da continuação, redelimitação e do aprimoramento da Linha do Tempo elaborada por Bacelar na tese “Diálogo entre Urbanismo e Direito: projeto urbano e possibilidades para a eficácia social da norma na Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha”.

²⁶ Por exemplo, a Linha dos Fatos permitiu identificar as reformas urbanas realizadas nas duas regiões portuárias no início do século 20, bem como comparar as leis que instituíram as comissões para análise e aprovação de projetos (Lei nº 241/90 em Gênova e Decreto Municipal nº.31.878/2010 no Rio de Janeiro).

compõe, ainda que seja permitido o acesso às mesmas fontes documentais. É necessário mencionar também que a Linha dos Fatos indica o processo das transformações ocorridas, sendo possível a sua atualização constante, de acordo com olhares do leitor assim como de demais pesquisadores.

Por esse viés, é importante ressaltar que não buscamos exclusivamente a reconstituição automática da cadeia dos fatos, de maneira a nos deixarmos levar somente pelos documentos lidos um atrás do outro, tal como se oferecem. Foi preciso ir além da autenticidade documental, “onde não cabe toda e absoluta verdade” (BRAUDEL, 1992, p. 68). Propomos, portanto, a superação do tempo curto para maior enriquecimento da pesquisa, para que disponhamos com toda segurança de um “outro” tempo, recortando-se, acima de tudo, segundo pontos de referência inéditos. Para isso, fomos motivados a determinar *conjunturas*²⁷ e *estruturas*²⁸ sociais e econômicas, para além do levantamento dos fatos, ponderando que estas conjunturas se desenvolvem em velocidades e durações diferentes. É evidente que, apesar do enfoque desta tese, dedicado às questões sociais e econômicas, observamos o objeto com abordagem ampla, sem perder de vista demais espectros tais como as ciências, as técnicas, as instituições políticas e outros que, por vezes, apareceram no decorrer no trabalho²⁹.

A *estrutura*, seja ela qual for, é que domina os problemas de longa duração. Segundo Braudel (1982. p. 14), os observadores do social entendem por estrutura “uma organização, uma coerência, umas relações suficientemente fixas entre realidades e massas sociais”. Para os historiadores, estrutura é indubitavelmente montagem, arquitetura; porém, mais ainda, a realidade que o tempo tarda enormemente em desgastar e em transportar. Certas estruturas estão dotadas de tão longa vida que se convertem em elementos estáveis de uma infinidade de gerações: obstruem a história, a entorpecem e, portanto, determinam seu

²⁷ Na linguagem dos economistas franceses, o vocábulo *conjuntura* é a palavra para “tendência”. Braudel ajudou a colocar o termo em circulação junto aos historiadores, em sua aula inaugural *La Conjoncture Générale du XVI^e siècle de 1950*. A palavra implica conexão entre fenômenos diversos, mas simultâneos. Utilizada pelos historiadores dos *Annales*, era aplicada no sentido oposto ao da estrutura. Segundo o Glossário publicado por Burke (1991, p. 90).

²⁸ O termo *estrutura* é empregado por Febvre ocasionalmente. Braudel também se utilizou pouco do vocábulo em seu livro *Mediterrâneo*. Parece ter sido Chaunu (1955-60, p. 1) quem o introduziu, definindo-o como “tudo o que numa sociedade, ou numa economia, tem uma duração suficientemente longa em sua modificação para escapar ao observador comum”.

²⁹ O próprio historiador lembra que “a nova história conjuntural somente estará no ponto quando tiver completado sua orquestra”, referindo-se à necessidade de considerarmos o objeto com um enfoque bastante amplo (BRAUDEL, 1992. p. 69).

transcorrer. Outras, pelo contrário, se desintegram mais rapidamente. Mas todas elas constituem, ao mesmo tempo, sustentação e obstáculo (idem).

Se a dificuldade está em descobrir a longa duração no terreno econômico, como articula Braudel³⁰ (idem, p. 16), basta reconhecermos que as discussões entre modernismo e pós-moderno (ou supermoderno, ou pós-modernismo) fazem parte de uma única estrutura: o capitalismo. Assim, é mais fácil compreender que os paradigmas, mesmo que tenham sofrido alterações ao longo do tempo continuam, em essência, os mesmos. Ou seja, as cidades em que vivemos ainda procuram respostas para as questões causadas pela revolução industrial tais como o crescimento desenfreado e a concentração urbana.

Braudel ressalta que admitir e aceitar a existência do tempo de longa duração é imprescindível. É necessário desprender-se dos diversos tempos, passear entre eles para poder voltar mais tarde com outros olhares e questionamentos. Como conclui o autor (idem, p. 75), “a história é a soma de todas as histórias possíveis: uma coleção de ofícios e de pontos de vista, de ontem, de hoje, de amanhã. O único erro, ao meu ver, radicaria em escolher uma destas histórias às custas das demais”.

Os tempos na história, além de serem múltiplos, coexistem e interagem. Não só isso, o homem interage entre os tempos da história, mas também com o meio. Em outras palavras, é importante termos a consciência da importância dos espaços e sabermos que eles mesmos interagem entre si e ao longo destes tempos múltiplos. Como objetiva mostrar Braudel, em sua tese *O Mediterrâneo*, todas as características geográficas são parte da história e tanto a história dos acontecimentos como a história das tendências gerais não podem ser compreendidas sem elas. Aliás, todos os estudos do campo social estão condicionados ao tempo histórico, ou seja, as ciências humanas tem sempre tendência a prescindir da explicação histórica³¹ (BRAUDEL, 1992, p. 76).

Sobre a questão espaço-tempo, Lynch (1972, p. 122) corrobora com a discussão afirmando que o “espaço e o tempo são construções associadas, mesmo que o conceito do espaço surja antes e mais facilmente do que o temporal”³².

³⁰ Segundo o teórico, a dificuldade existe, pois os “ciclos, interciclos e crises estruturais encobrem suas regularidades e as permanências de sistemas”, isto é, de velhos costumes de pensar ou de operar, de marcos resistentes e tenazes, às vezes contra toda lógica (BRAUDEL, 1992, p. 16).

³¹ Braudel ainda divide o tempo histórico em tempo geográfico, tempo social e tempo individual, realçando sempre a importância do tempo de longa duração (idem).

³² No original: “*Space and time are associated constructs, although the spatial concept arises earlier and more easily than the temporal one*” (idem).

Segundo o autor (idem, p. 123), a organização temporal da memória usa propósitos externos (tais como vestígios espaciais e relações de causa e efeito) e rememorar depende do contexto, seja interno ou externo. Entendemos, portanto, que daí emerge a íntima relação entre a evocação temporal da memória e a transformação (ou não) do espaço urbano, onde os dois elementos dão suporte um ao outro.

Tendo em vista o que foi exposto, nossa preocupação é o entrecruzamento dos ciclos, dos fluxos da vida material, sua relação e as formas de ruptura, em um movimento que foge da perigosa (e monótona) simplificação típica da história contada exclusivamente através dos acontecimentos importantes. Esta problemática (do entrecruzamento dos ciclos) é absolutamente compreensível porque vivemos em tempos de “risco”, em uma economia que sofre todo momento com imprevistos e instabilidades; em uma sociedade também mutante e adaptável; em campos políticos fluidos e maleáveis. Entretanto, Braudel (1992, p. 79) pondera sobre a necessidade do historiador buscar superar o real através do diagnóstico das operações que escapam aos dados, dominando-os para que sejam constituídas reconstruções de hipóteses e de explicações.

De acordo com Braudel (1982, p. 22), se por um lado o passado confere perspectiva ao presente e ambos se esclarecem sob a mesma luz; por outro, a ligação entre as partes (presente, passado e aí também incluímos o futuro) é um pré-requisito para a criação de uma problemática, o que torna útil todo o esforço de pesquisa. Nos casos referênciados, a ligação existente entre as partes consiste no dilema do reconhecimento do patrimônio cultural das zonas portuárias perante a realização de megaeventos, o que incide na problemática das grandes cidades portuárias que entraram em decadência a partir da década de 1960.

A importância desta Tese de Doutorado consiste também em reconhecer que não há sincronia perfeita entre os tempos, nem suspensão de tempos que detenha todas as durações, o que seria uma incoerência. Outro ponto a destacar é que a adoção desta metodologia possibilitou ir além dos “*flashes*” dos acontecimentos que, ao longo da História, forjaram a “ilusão” de que tudo poderia ser deduzido através deles. O reconhecimento entre os diferentes tempos e a combinação entre eles permitiu ultrapassar a superfície de observação para alcançar a zona de elementos pouco conscientes, fazendo com que insurgisse a “história inconsciente”, recheada pelo o que Braudel (1982, p. 23) denominou “inconsciente social”. Neste grau, as aproximações e os afastamentos temporais e espaciais surgiram para dar a

perceber as “leis de estruturas mais intrínsecas, mas também as mais gerais” e abriram um leque desmesurado de opções de abordagem que consideraram, teceram e geraram múltiplas superfícies de análises (idem, p. 26).

O método de pesquisa e de compreensão que adotamos com extremo cuidado permitiu processar ainda o meio social observado através do tempo e do espaço. Possibilitou captar uma visão de mundo, compreender a “hierarquia de forças, de correntes e de movimentos particulares” (BRAUDEL, 1992, p. 76) e mais tarde, recobrar a constelação de conjunto. Por isso, abordamos a questão das disputas travadas nesses espaços urbanos, através de Bourdieu que faz emergir as relações de força por meio dos sistemas simbólicos. Em cada momento desta pesquisa, foi necessário também distinguir entre movimentos longos e impulsos curtos, considerados esses últimos em suas fontes imediatas e aqueles em sua projeção de um tempo distante.

Acrescentamos, sem dúvida, que a história inconsciente – meio campo do tempo conjuntural e terreno por excelência do tempo estrutural – é, com frequência, mais percebida do que se quer admitir. A conexão entre a história inconsciente de massas e a dialética da duração do tempo é claramente percebida, por exemplo, nos momentos de revolução, que têm conquistado um lugar cada vez mais significativo ao lado dos acontecimentos. Todavia, é importante lembrar que quando não existe o fator revolução, torna-se mais difícil perceber seus movimentos, isto é, suas leis e sua duração.

Sobre os momentos de inflexão na história de massas, o ano de 2013 se apresentou como um marco na história do Brasil se considerarmos as manifestações de junho ocorridas em função dos problemas de infraestrutura urbana (mobilidade, saúde, educação entre outros) agravados com a realização dos megaeventos esportivos. Ainda é cedo para diagnosticarmos se estamos passando por um momento de revolução, entretanto, é possível entender essas manifestações de 2013 como marcos sociais e simbólicos que necessitam ser colocados ao lado dos marcos normativos e urbanísticos.

Reafirmamos a necessidade de se confrontar permanentemente os elementos com as ideias de duração (e estas últimas entre si) porque, como ressalta Braudel, sua significação e seu valor de explicação dependem bastante intimamente da duração que implicam (BRAUDEL, 1982, p. 25). Não somos em absoluto especialistas nestes intrincados terrenos. Tampouco foi nossa pretensão criar aqui

modelos de análise (com o objetivo de que se tornem exemplos e que sejam seguidos por outros pesquisadores) de um campo tão vasto, justamente pela peculiaridade do tema aqui abordado e também pela grande limitação do tempo disponível para investigação.

Desta forma, esse modelo de análise nos conduz a um ensaio de elucidação da estrutura, da conjuntura e dos fatos, trazendo consigo o estudo, a comparação e a verificação quantitativa e qualitativa dos seus instrumentos, tendo sempre como pano de fundo a perspectiva da longa duração. Nesta situação, acreditamos que o estudo veio colaborar para elucidar as problemáticas da sociedade pós-moderna, suas enredadas dificuldades, suas diferentes velocidades de vida uma vez que buscou reencontrar no jogo múltiplo, seus movimentos, durações, rupturas e variações.

Portanto, é a noção de multiplicidade do tempo (consciente ou não consciente) e o valor excepcional do tempo longo que nos interessa particularmente. Transitaremos entre os tempos de curta, média e longa duração, a fim de se trabalhar as zonas portuárias do Rio de Janeiro e de Gênova, nos três aspectos: a) estrutural, que corresponde ao período econômico, político e social da internacionalização de capitais; b) conjuntural, que corresponde ao alinhamento das esferas governamentais, quais sejam Federal, Estadual e Municipal, ou ainda no caso italiano, Consórcio Autônomo do Porto e Câmara de Comércio, e os seus desdobramentos na criação e articulação de instrumentos jurídico-urbanísticos; e c) factual, que corresponde à realização de megaeventos, com o fim de promover reestruturação urbana.

Dessa forma é possível ultrapassar o fator “evento” no momento em que o integramos a uma realidade mais complexa, sem negá-lo. O método permite, então, superar a causalidade linear da História narrativa, bem como perceber questões teóricas, entre as quais a História vista como dialética da duração, além da dialética entre o que muda e o que permanece. Consideremos que dada estrutura, quando em contato com as diferentes possibilidades das conjunturas referentes a ela, gera a combinação de múltiplos tempos (históricos, econômicos, sociais e políticos) dentro da perspectiva da longa duração, para além dos acontecimentos factuais. É justamente neste recorte – que coloca em suspensão a riqueza de abordagens, ligações e cruzamentos – onde está nosso interesse.

2 OS FATOS. GÊNOVA, *LA SUPERBA*

A alcunha de *La Superba*³³ provém da historiografia do século 19, que a colocou entre as *Repubbliche Marinare*³⁴, conjunto de cidades que alcançaram autonomia política e econômica graças às atividades marítimas (TOURING CLUB ITALY, 1999, p. 198).

Neste capítulo situamos os assuntos indicativos ao caso referência italiano em quatro momentos. **Primeiramente**, apresentaremos o levantamento histórico da ocupação do núcleo urbano e, especialmente, da zona portuária de Gênova, o então chamado *Porto Vecchio*. São expostas informações sobre sua origem, o acúmulo de fortuna devido à localização privilegiada (passagem obrigatória na principal corrente de tráfego do mundo medieval) e a formação ao longo dos anos que se alterou em função das características morfológicas e geográficas (embocadura exposta às intempéries). Nota-se que até o século 15 a embocadura não sofreu grandes alterações. Daí em diante, as transformações ocorreram de forma pausada, até o século 17. Neste momento o porto entrou em um período de estagnação por quase duzentos anos, não apresentando obras significativas até o século 19. As grandes intervenções ocorreram somente no século 20, com a extensão do quebra-mar e a obtenção do formato que mantém até os dias atuais.

Há também a pontuação e indicação de elementos (marcos espaciais, monumentos e lugares) representativos para a cidade e descrição do ambiente urbano (principais edificações, espaços públicos, relação centro histórico e porto, zona rural e plantações de oliva, vias e avenidas, cais e bacias, as fortalezas, igrejas, torres, muralhas e suas portas, arquitetura, sociedade, adensamento urbano, economia, serviços, benefícios e inconveniências, episódios históricos, situações de riqueza e abandono, o novo porto em Voltri).

³³ A Soberba, tradução nossa.

³⁴ Dentre as Repúblicas Marítimas (tradução nossa), estão inicialmente elencadas Amalfi, Gênova (*La Superba*), Pisa e Veneza (*La Serenissima*).

Em um segundo momento, traçaremos a trajetória dos mais importantes estudos e planos de intervenções realizados nos anos precedentes à Expo'92, informações relevantes para se compreender as conjunturas sobre as quais foi implantado o Projeto *Porto Antico*. Não é nossa pretensão aprofundá-los já que seria inviável de acordo com o foco dessa tese. Esta parte é dividida em duas, sendo que a primeira refere-se aos planos do período de 1825-1863 que encontram pontos de correspondência com a Reforma de Pereira Passos, no Rio de Janeiro. Compõe o panorama do século 19 e refere-se à expansão *ottocentesca*, que marcou profundamente a história genovesa por representar a expansão extramuros. O plano de 1863 planejou a estrada na costa e permitiu a abertura de artérias principais na cidade, representando a dilaceração do antigo tecido medieval.

A segunda parte é indicativa das mudanças urbanísticas relativas à anexação de outros dezenove *comunes* limítrofes ao *Comune* de Gênova, o que permitiu complementar a urbanização e propiciou crescimento urbano e econômico, formando a configuração que hoje a cidade apresenta. O item avança pelas décadas seguintes, até chegar à 2ª Guerra Mundial. Então, apresenta-se uma compilação de planos reguladores, estudos preliminares e de viabilidade e relações de sínteses que acabaram por desenvolver as premissas do projeto executado.

Através desse levantamento foi possível constatar que o Projeto *Porto Antico* de requalificação urbana realizado na zona portuária italiana é resultado de estudos que partiram da década de 1940, para a reconstrução da cidade em razão dos bombardeios da Segunda Guerra Mundial. Esses estudos urbanos e os planos decorrentes desenvolvidos ao longo da segunda metade do século 20 vieram a se concretizar somente na ocasião da instalação da Expo'92. Através do levantamento de dados presume-se que a implantação desse projeto urbano no *Porto Vecchio* se viabilizou efetivamente por meio das circunstâncias apresentadas pela colaboração entre os governos local, regional e federal, o Consórcio Autônomo do Porto e a Câmara de Comércio.

O terceiro momento deste capítulo apresenta e avalia não somente a forma de nomeação do arquiteto responsável, o cronograma e as premissas do projeto

(itens a valorizar, zoneamentos e funções, destinações de uso de cada Ponte, medidas para a preservação do patrimônio, prolongamento e derrocada de vias destinação de propriedades, demais programas complementares, concessões e outros trâmites político/administrativos). Versa ainda sobre a fase realizadora do Projeto *Porto Antico*, obstáculos e facilidades, arranjos administrativos e processuais, estabelecimento de figuras jurídicas e suas funções, divisão em conjuntos de obras e o estudo de algumas obras do complexo Porto Antico. O item apresenta extenso material visual fotográfico, de desenho técnico, perspectivas e croquis, além de observações obtidas através das visitas de campo. **O quarto e último momento** diz respeito aos registros recentes do mesmo projeto.

2.1 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO. UM BREVE RELATO

Gênova (*Zena*, no dialeto lígure), cidade portuária, capital da província de mesmo nome, da região da Liguria, no Norte da Itália [Fig. 1], surgiu por volta do século VI-V a.C. e assumiu logo as características de importante empório comercial frequentado por mercadores gregos e etruscos (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 33). Contudo, sua história oficial data dos séculos 10 e 11, com a formação do primeiro *Comune* e as primeiras obras do *Capo di Faro* (1128) e dos pórticos da *Ripa*³⁵ os quais retomaremos mais adiante.



Fig. 1 Mapa da Itália.
Fonte: Istituto Nazionale di Statistica ¹

³⁵ Ponta do Farol e Praia da Ripa.

A histórica fortuna acumulada por Gênova se deve principalmente pela sua localização, pois, a área é passagem obrigatória na principal corrente de tráfego do mundo medieval (que ligava as cidades da Lombardia com o Mediterrâneo Oriental), o que já naquele período facilitava as atividades mercantis e militares, destacando-se o comércio de especiarias importadas do Mar Negro³⁶ (GABRIELLI, 1992, p. 15). Se por um lado a localização era privilegiada, por outro, não podemos falar o mesmo quanto às suas características morfológicas e geográficas. A embocadura exposta aos ventos e os vales que representavam uma barreira limitando a circulação forçaram a construção em várias etapas de infraestrutura marítima, viária e ferroviária de grande empenho técnico e de elevado custo. A evolução das obras e aterramentos no porto pode ser visualizada nas figuras a seguir, colocadas em sequência para que possam ser comparadas entre si [Fig. 2] a [Fig. 5].

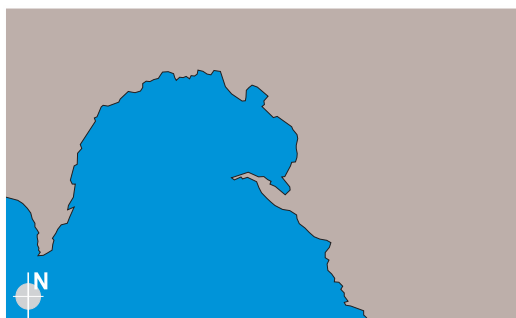


Fig. 2 Gênova (século XV).
Desenho Marlise S. de Aguiar sobre planta. Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991, p. 24.

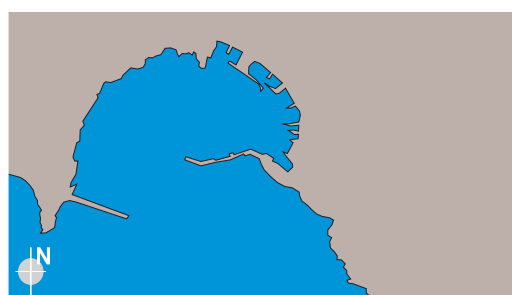


Fig. 4 Gênova (século XVII).
Desenho Marlise S. de Aguiar sobre planta de Domenico Fiasella, 1640. *Website Sulla Cresta dell'onda*¹

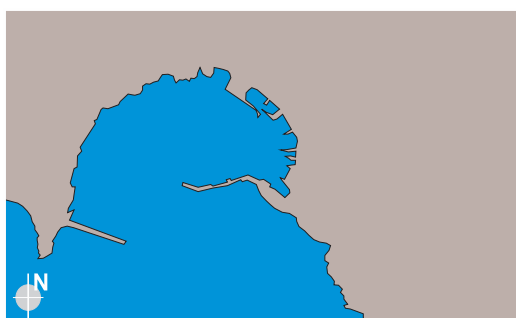


Fig. 3 Gênova (século XIX).
Desenho Marlise S. de Aguiar sobre planta da cidade.
in: GABRIELLI, 1992. p. 28.

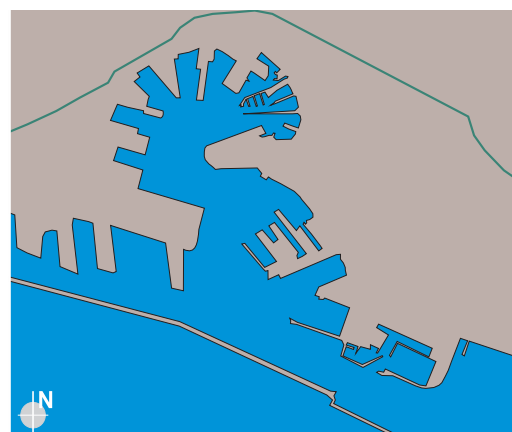


Fig. 5 Gênova atual.
Desenho Marlise S. de Aguiar sobre Google Maps³⁷

³⁶ Bruno Gabrielli nasceu em Gênova em 18/04/1932 e se formou em Arquitetura em 1960, junto ao *Istituto Universitario di Venezia*. É professor de Urbanismo da *Facoltà di Architettura di Genova* e president da *Associazione Nazionale Centri Storici* (ANCSA). Entre os trabalhos mais recentes, assinalamos os *Piani Regolatori* de Imperia, Lavagna (GE), Pescara e Pisa e o *Piano per il Centro Storico* de Taggia (IM) (Revista GB PROGETTI N. 8/9, 1991, p. 16).

³⁷ Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 14 jan. 2014.

Através da análise dos desenhos é possível notar que, até o século 15 a embocadura do *Porto Vecchio*³⁸ não sofreu grandes alterações. Daí em diante, as transformações ocorreram de forma pausada, até o século 17. Neste momento o porto entrou em um período de estagnação por quase duzentos anos, não apresentando obras significativas até o século 19. As grandes intervenções ocorreram somente no século 20, com a extensão do quebra-mar e com a obtenção do formato que mantém até os dias atuais.

Sobre a evolução urbana, verificou-se que o primeiro núcleo habitacional instalou-se na altura do *Mandraccio* [Fig. 9], estendeu-se ao longo do arco portuário e, a partir do século 16, em direção às muralhas. O mapa extraído do Touring Club Italiano apresenta de forma detalhada o processo de ocupação e expansão urbana sofrido por Gênova desde o nono século até a segunda metade do século 20, incluindo a delimitação das cintas defensivas, as principais intervenções urbanísticas e a evolução das estruturas portuárias [Fig. 6] [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].



Fig. 6 Ocupação Urbana de Gênova

Fonte: Touring Club Italiano, 2011, Atlas Cartográfico nº 30.

³⁸ Antes da implantação do projeto de reestruturação do *Porto Antico* (1992), a zona portuária de Gênova era denominada *Porto Vecchio*.

O porto medieval é o que, de fato, fez de Gênova uma das grandes potências econômicas e navais da Europa, e como pudemos constatar nos desenhos das figuras anteriores, era um pouco diferente do que é hoje. A entrada do porto forma um arco quase circular do *Promontorio di Capo di Faro* – onde se eleva a Lanterna [Fig. 7] e [Fig. 8], um dos símbolos da cidade – à pequena península do *Molo*, dobrada em direção à costa que protegia um pequeno espelho d'água, o já mencionado *Mandraccio*³⁹ [Fig. 9] e [Fig. 10]. Ali existia uma praia pequena e estreita chamada *Ripa*, com nada além de 300 ou 400 metros de comprimento onde foi estabelecido o primeiro núcleo urbano que conservou o nome de *Castello* mesmo quando perdeu sua função de fortaleza (BLACKMAN; LENTINI, 2010, p. 95) [Fig. 9] e [Fig. 10].



Fig. 7 Lanterna ou Faro, símbolo de Gênova. Foto: Marlise S. Aguiar.



Fig. 8 Localização em planta da cidade. Fonte: Google Maps⁴⁰



Fig. 10 Desenho em aquarela indica, à direita, o antigo Mandraccio. HOGENBERG, Fraz. 1572. Fonte: Via Libri⁴¹



Fig. 9 Localização em planta do Mandraccio e primeiro núcleo urbano.

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011.

³⁹ Com o passar dos anos, o *Mandraccio* foi naturalmente aterrado pelas correntes marítimas quando encontravam os córregos que traziam consigo a terra das colinas vizinhas.

⁴⁰ Disponível em: <<https://maps.google.com.br/>> Acesso em: 10 dez. 2013.

⁴¹ Disponível em: <<http://www.vialibri.net/>> Acesso em: 10 jan. 2014.

No século 12 foi construído um cais no prolongamento da pequena península que fechava a sudeste a embocadura para que, assim, a *Ripa* fosse melhor protegida. Nascia o *Molo Vecchio* e, então, iniciou-se a construção de pontes que foram ampliadas ao longo dos anos⁴² (GABRIELLI, 1992, p. 17) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Nas costas do espaço banhado, então, é que surgiram os palácios⁴³ que formavam uma cortina quase que contínua, abraçando o mar. Os edifícios tinham pórticos de pedra (*sottoripa*) e debaixo deles acontecia, por séculos, a comercialização dos produtos ligados ao porto. Consolidou-se, portanto, a cidade disposta em forma de um gigante anfiteatro. Este conjunto de edifícios resiste, mesmo depois de inúmeras transformações ou dos bombardeios da segunda grande guerra [Fig. 11] a [Fig. 13].



Fig. 12 Operações de carga e descarga ao longo da *Sottoripa*. Mesmo conjunto de prédios.



Fig. 11 Conjunto de edifícios do porto e da *Sottoripa*. Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011.

⁴² Inicialmente as pontes eram construídas com estacas e assoalhos de madeira, depois em rochas de pedra cavadas próximo ao Promontório. Segundo Gabrielli (1992, p. 17), Promontório é o nome dado ao conjunto de rochas que avança sobre o mar nas aproximações de *Sampierdarena*. Por volta de 1560 houve a ampliação e o alargamento do *Molo Vecchio*, da *Ponte Reale* e da *Ponte della Mercanzia*. Vide *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.

⁴³ Conforme o Touring Club Italiano (2011, p. 122), é do final do século 13 a construção da *Darsena*, refúgio dos navios mercantis e militares. Logo depois a *Darsena* foi dividida em *Darsena del Vino* e *Darsena delle Galere*. Doca do Vinho e Doca das Galeras, respectivamente, tradução nossa. Por volta de 1560 houve a ampliação e o alargamento do *Molo Vecchio*, da *Ponte Reale* e da *Ponte della Mercanzia*. É desta mesma época a construção do *Magazzini dell'Abbondanza* – posterior *Magazzini del Cottone* – destinados a armazenar alimentos para o período de carência. Vide *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.



Fig. 13 Conjunto de edifícios compondo o “pano de fundo” do porto. Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

Mesmo com a parede litorânea (*Muragliette*) construída em 1536, o século 17 foi marcado por inúmeros naufrágios decorrentes das tempestades de 1613, 1630 e 1636, sendo a primeira a maior delas, onde submergiram 16 navios e 54 pequenos barcos [Fig. 14] (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].



Fig. 14 Ilustração da tempestade do século 17.

Fonte: FURTTENBACH, 1627, p. 205.

Por isso, em 1638, construiu-se o *Molo Nuovo*, no lado oposto ao *Molo Vecchio*, cujo projeto de Ansaldo di Mare partia da Lanterna, fechando em parte a embocadura sudoeste. Tal obra consentia a expansão da cidade ao longo de todo arco portuário, onde se construiu inúmeros edifícios e armazéns junto às *muragliette*,

e então Gênova adquire a forma que ainda hoje é reconhecível (idem, p. 100) [Fig. 15].



Fig. 15 Construção do Molo Nuovo.

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011.

É deste mesmo período a instalação do *Deposito Franco*⁴⁴ (1650), um complexo murado composto por dezesseis edifícios, onde se armazenavam cargas mais valiosas, como café e especiarias⁴⁵ [Fig. 17] e [Fig. 16]. Neste momento, pode-se constatar que a constituição do *Porto Franco*⁴⁶, como um verdadeiro bairro que se avança sobre o mar, contribuiu para fazer do *Porto Vecchio* um espaço fechado, protegido por edifícios.



Fig. 16 Localização em planta do Deposito Franco.

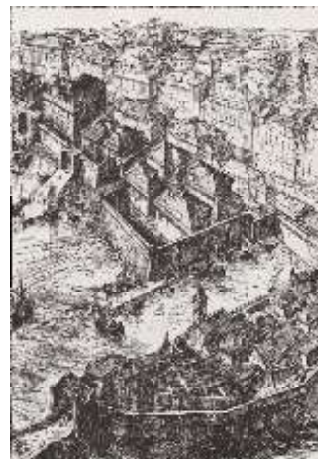


Fig. 17 Ilustração das instalações do Depósito Franco.

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011.

⁴⁴ Depósito Aduaneiro, tradução nossa.

⁴⁵ *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi.* [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.

⁴⁶ Porto Aduaneiro, tradução nossa.

Observando o quadro pintado por Grassi em 1481⁴⁷ [Fig. 18] nota-se que a zona portuária de Gênova constituía-se em um espaço aberto (sem controle de alfândega) o que facilitava não só as trocas comerciais, mas também as relações sociais, permitindo à cidade o acesso ao porto. Essa relação foi estabelecida ao longo de quase toda sua história e interrompida através dos numerosos edifícios erguidos, dos quais se destacam aqueles que constituíam o *Porto Franco* e os prédios edificadas a partir do século 19, que acabaram por ocupar, inclusive, o espaço sobre o mar.

Na pintura verificamos também o adensamento urbano, especialmente na área da primeira ocupação; a movimentação do porto, com a grande quantidade de galeras e demais embarcações; a foz do *Torrente Bisagno*, ainda em sua forma natural desaguando no Mar Mediterrâneo; as casas nas colinas e as plantações de oliva; as fortalezas, igrejas, torres, muralhas e suas portas.



Fig. 18 Pintura de Grassi, 1481.

Fonte: Gabrielli, 1992, p.19.

Sobretudo nesta época (final do século 15), se fechava o tempo dos ricos comércios com o Mediterrâneo e desaparecia lentamente a potência militar

⁴⁷ A obra *Veduta di Genova*, de Cristofaro Grasso (conhecido por Grassi) tem especial importância para a cidade de Gênova pelo grau de detalhamento da cidade italiana do século 15. Tempera sobre tela, 222x400 cm, 1481. O quadro pertence ao *Museo Navale di Pegli* e está em exposição no *Museo del Mare di Genova*.

genovesa. Entretanto, parte daquele tráfico que correspondia ao transporte de grãos importados da Sicília foi conservada, dando sobrevida às obras de atualização e manutenção da área. A principal fonte de riqueza se tornou a atividade financeira que desenvolveu comércio na região da Espanha⁴⁸. Depois de um longo período de estagnação, recomeçam as intervenções⁴⁹ na zona portuária dentre as quais podemos citar a *Carrettiera Carlo Alberto* (atual *Via San Lorenzo*) e a *Terrazze di Marmo*⁵⁰, em 1835 [Fig. 20] e [Fig. 19]. Seguem as ampliações das *calate*⁵¹ e das pontes, a criação de rampas atracáveis, centro de reconstrução e recuperação de navios, Estação Marítima na *Ponte Federico Guglielmo*, hoje *Ponte dei Mille* (1930) e outras [Fig. 21] [Vide Linha dos Fatos no Apêndice].



Fig. 20 Ilustração da *Terrazze di Marmo*.



Fig. 19 Ampliação das pontes e construção da *Carrettiera Carlo Alberto* e da *Terrazze di Marmo*.

Fonte: *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] 2011.

Entre 1930 e 1950 o porto se expandiu em direção ao *Val Polcevera*⁵², na extensão de 1850 m, compreendendo 5 pontes, longas 400 m e espaçadas 150 m. A disposição em forma de “pente” foi escolhida para aproveitar ao máximo o espaço

⁴⁸ *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genova Port Center, 2011.

⁴⁹ A ferrovia chegou em 1857, e mudou a forma de transportar as mercadorias que, anteriormente, viajavam no lombo de mulas. Na mesma época, por vontade de Cavour, o prédio do *Arsenale* (cujas armas e demais apetrechos haviam sido transferidos para *Spezia*) assumiu atividades comerciais. . . , *Calata Gadda* e *Calata Doccardo* (atrás do *Magazzini del Cottone*), Armazéns Gerais (1901/1903), Silos (1905), *Ponte Assareto* com elevadores elétricos, *Ponte Vittorio Emanuele* ou *Bacino della Lanterna*, Central Termoelétrica (1928) e da *Calata Betolo* para receber os terminais rodoviários

⁵⁰ Terraço de Mármore, tradução nossa.

⁵¹ Rampas, tradução nossa É neste momento que acontece o prolongamento do *Molo Duca di Galiera* até o *Molo Galí*, reduzindo a embocadura de ingresso do porto. Vide *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center, 2011.

⁵² Trata-se de um dos principais vales da cidade italiana e tem esse nome em razão da torrente *Polcevera* uma das duas bacias fluviais que delimitam a oeste e a leste o núcleo histórico de Gênova.

da costa⁵³. Para lá se deslocaram as operações que requeriam mais tempo para serem realizadas. No *Porto Vecchio*, as pontes continuavam a se desenvolver a fim de receber transatlânticos cada vez maiores⁵⁴.



Fig. 21 Mapa do *Porto Vecchio* nas primeiras décadas do século 20.

Fonte: *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] 2011.

Em 1938, foi iniciada a construção do aeroporto *Cristoforo Colombo* [Fig. 23] e logo depois, a ampliação do polo siderúrgico *Oscar Sinigaglia* [Fig. 22], em *Cornigliano*, no *Ponente*⁵⁵. Após o período bélico, iniciou-se a reparação do que havia sido danificado pelos bombardeios. Em 1959/60 foi realizado o último prolongamento do *Molo Duca di Gagliera* até a *Fiera del Mare*, em razão da grande tempestade na zona de *Sampierdarena*⁵⁶ [Fig. 24] [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

⁵³ O projeto de *Voltri* foi revisto inúmeras vezes já que não foi realizado de imediato. No Rio de Janeiro, verificou-se discussão similar sobre a disposição do “novo” Píer Mauá. O projeto inicial, previa a construção de um cais em Y entre os armazéns 2 e 3. O debate entre prefeitura e urbanistas apontou a possibilidade de impedir a visão da Praça Mauá. Foi então decidido que a obra será realizada entre os armazéns 6 e 7. Vide reportagem Jornal O Globo (29/05/2013). Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/05/formato-em-y-sera-mantido-mas-pier-tera-local-alterado-diz-prefeito-do-rio.html> Acesso em: 14/11/2013.

⁵⁴ Vide *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center, 2011.

⁵⁵ Ambos os projetos requeriam a realização de aterros que atingiram o comprimento total de 10 km. A propósito, *Ponente* é o nome dado à área que se localiza a oeste do centro de Gênova, assim como é designada *Levante* a zona a leste do centro histórico.

⁵⁶ Vide *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center, 2011.

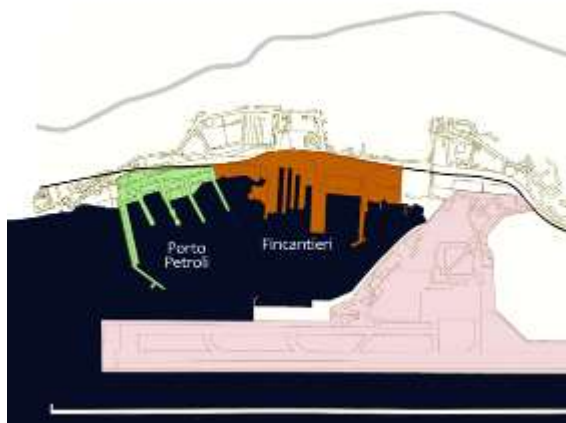


Fig. 23 Aeroporto Cristoforo Colombo.



Fig. 22 Polo Siderúrgico Oscar Sinigaglia, Cornigliano.

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011.

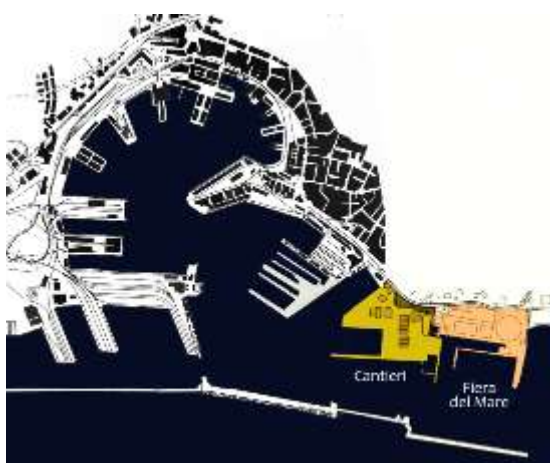


Fig. 24 Últimas intervenções no Porto de Gênova.

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011

No curso dos anos 60 se decidiu ampliar o porto em *Voltri* e o atual terminal de contêineres se estende sobre o aterro paralelo à linha de costa⁵⁷ [Fig. 25]. O porto é defendido ao oeste pelo *Molo di Sottofrutto* e ao sul pela barragem que se desenvolve em direção à costa. Os moles têm duas entradas: uma grande, de 300 m e uma pequena à frente utilizada pelas embarcações menores, para alcançar o pântano situado em suas margens [Fig. 26].

⁵⁷ O aterro é separado da linha da costa pela assim chamada *Fascia di Rispetto* (Faixa de Respeito), estabelecida pela jurisdição de *Pra*, que não queria renunciar a face para o mar. A construção do aterro para o qual haviam sido feitas as obras de defesa comportou algo como 10 milhões de metros cúbicos, compactados e pavimentados. Vale ressaltar que a área recebeu algumas obras de ampliação e modernização ao longo dos últimos anos. Vide: *L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.

Neste momento é importante fazer um paralelo com o caso referência do Rio de Janeiro e a intenção de transformar a área do Porto de Sepetiba em um complexo avançado de tecnologia. Em 1973 começam os estudos para implantação do porto brasileiro. Em 1976 é iniciada a construção de um píer, seguida pelas obras de dragagem, ancoramento e aterro hidráulico (Decreto Federal nº 77.089/76) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].



Fig. 25 Porto de Voltri.

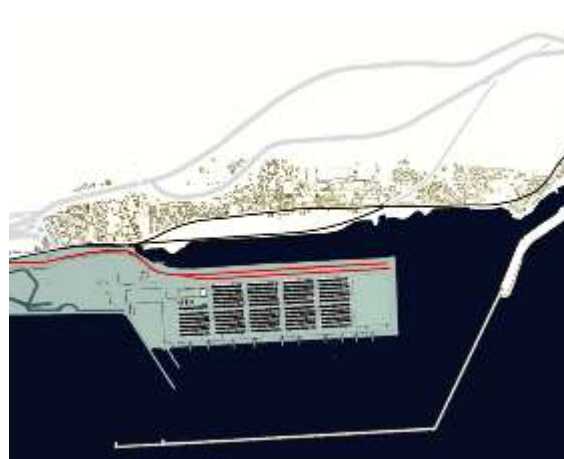


Fig. 26 Idem

Fonte: L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] 2011

Na década de 1960, com um excedente estrutural de mão de obra portuária, a baixa remuneração era inevitável, mas se reivindicava do empreendedor a possibilidade de admissão direta, isto é, com contrato de trabalho e todas as garantias legais. Esta situação de crise, aliada à evolução tecnológica que culminou em um processo de especialização onde o porto deveria adequar-se às exigências dos novos navios, fez com que as operações necessitassem cada vez menos de operários (MUSSO, 2008, p. 18). Nestes anos, foram perdidos muitos postos de trabalho no porto, o que resultou na considerável perda de atividades, degradação de seus espaços e consequente proibição de acesso da população. O porto definitivamente se fechava, dando as costas para a cidade⁵⁸ (TANNER, 1995).

Era essa a situação no início da década de 1990: o pouco que funcionava contava com espaços abandonados não transitáveis, carentes de manutenção e de obras de reparo, sem nenhuma relação com a cidade e o centro histórico ao seu redor, que também compartilhava dessas dificuldades, estava completamente desvalorizado (idem). Como em outros tantos portos no mundo, o porto de Gênova

⁵⁸ Sobre o assunto, vide Documentário “*Les Hommes du Port*”, de Alain Tanner.

se revelou inutilizável aos fins propriamente comercial e industrial, no curso das últimas décadas do século 20, dado o rápido progresso das técnicas de movimentação de mercadorias e de transformação de navios. Aconteceu a Genova aquilo que aconteceu à Londres, Marselha, Boston, Baltimore e outras cidades portuárias.

Mas o que fazer de um porto “inutilizável” para fins portuários? O que fazer deste porto quando este se estende sobre um centro histórico entre os mais vastos da Europa? O que fazer deste território rico de testemunho histórico, arquitetônico, urbanístico e, também, sobretudo, de um ponto de vista social, de ocupação? Pode, parte do porto perder seu caráter de bem público, ao serviço do país e da humanidade e ficar inutilizado e obsoleto? São problemas aparentemente simples na sua formação, mas extremamente complexos na sua proposição de soluções adequadas, pois são necessárias a todo custo evitar operações que levem o porto histórico a um isolamento ainda maior do que aquele para o qual se encaminhava depois de ter perdido sua importância comercial.

Em meio a problemas socioeconômicos (também ocorridos em tantos outros municípios), Gênova buscou alternativas para reverter esse quadro se utilizando da realização de grandes eventos como a Expo’92, em ocasião dos 500 anos da descoberta das Américas pelo navegador genovês Cristóvão Colombo; o encontro do G8 realizado em 2001; e Gênova Capital Europeia da Cultura, em 2004 entre outros. A verdade é que, desde a década de 80, o centro histórico e o porto foram focos de inúmeros projetos e programas que visam requalificação urbana, promovendo obras de urbanização, suprimento de moradia – construção, recuperação e subvenção do Estado para facilitar o acesso aos imóveis – e de serviços públicos, iniciativa de geração de emprego e renda, inclusão de edificações históricas na lista do patrimônio mundial, restauro do patrimônio arquitetônico e valorização do sistema de museus da cidade⁵⁹.

⁵⁹ Sobre esses projetos e programas, Gagliardi apresenta um bom apanhado. Vide: GAGLIARDI, Clarissa M. R. Um grande projeto entre o mar e as colinas: a renovação urbana da cidade italiana de Gênova. *Cadernos Metrópole*, v. 13, n. 25, p. 13-143 jan/jun 2011.

2.2 HISTÓRICO DAS INTERVENÇÕES NO *PORTO VECCHIO*

2.2.1 Planos de 1825-1863

Depois de rapidamente composto o panorama histórico das transformações formais da zona portuária e da ocupação da malha urbana do território, avançamos no sentido de compreender os principais estudos de intervenções urbanas realizados nessa cidade italiana. No primeiro momento, discorreremos sobre a expansão *ottocentesca* que marcou profundamente a história genovesa por representar a expansão extramuros. Em seguida, explanaremos sobre as principais ideias desenvolvidas no período do pós-guerra, após anexação de dezenove *Comunes*.

Nesse momento, se assiste à progressiva urbanização dos vales de Gênova, através da atuação do *Piano di Ampliamento delle Abitazione*⁶⁰ (1825), elaborado por Carlo Barabino⁶¹. O arquiteto propôs a ampliação da cidade em torno dos novos eixos estradais de *Via Caffaro*, *Via Assarotti*, *Via Palestro* e *Via Goito*. Essas ruas partiram sensivelmente a malha urbana de Gênova em direção ao norte em um desenho radial que parte do centro histórico [Fig. 27].

Apesar de o plano ser da década de 1820, as demandas de financiamento e de destinação (problemáticas a respeito de habitação para baixa ou para alta renda) fez com que o plano tivesse êxito somente em 1838, quando foi proposta a intervenção com o capital privado, em vez do uso de verbas públicas⁶². A expansão para as colinas foi possível graças à interrupção das muralhas concretizada pela Ferrovia Gênova-Turim (1853) e tinha o intuito de avançar o território para novas áreas edificáveis, dando prioridade às intervenções de unidades residenciais para a

⁶⁰ Plano de Ampliação das Habitações, tradução nossa.

⁶¹ Como ressalta De Negri (1977), a obra de Barabino foi de enorme importância para a configuração oitocentesca da cidade, pois, determinou o desenvolvimento da cidade. Produziu ainda projetos arquitetônicos como o do Teatro Carlo Felice e intensas atividades didáticas.

⁶² Segundo pesquisa do POLIS, *Dipartimento di Storia e Progettazione dell'Architettura, del Territorio e del Paesaggio*, da *Università degli Studi di Genova*, coordenado pelo Prof. Arq. Luigi Lagomarsino. Disponível em: <http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/scheda%2011.htm> Acesso em: 10 set. 2013.

população de alta renda que abandona decididamente o antigo perímetro urbano⁶³ (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 96). Nos mesmos anos a administração interviu no interior do tecido histórico, em cujos planos reguladores se propõem, outra vez, aumentar a renda fundiária através da requalificação de algumas porções urbanas⁶⁴ (idem) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

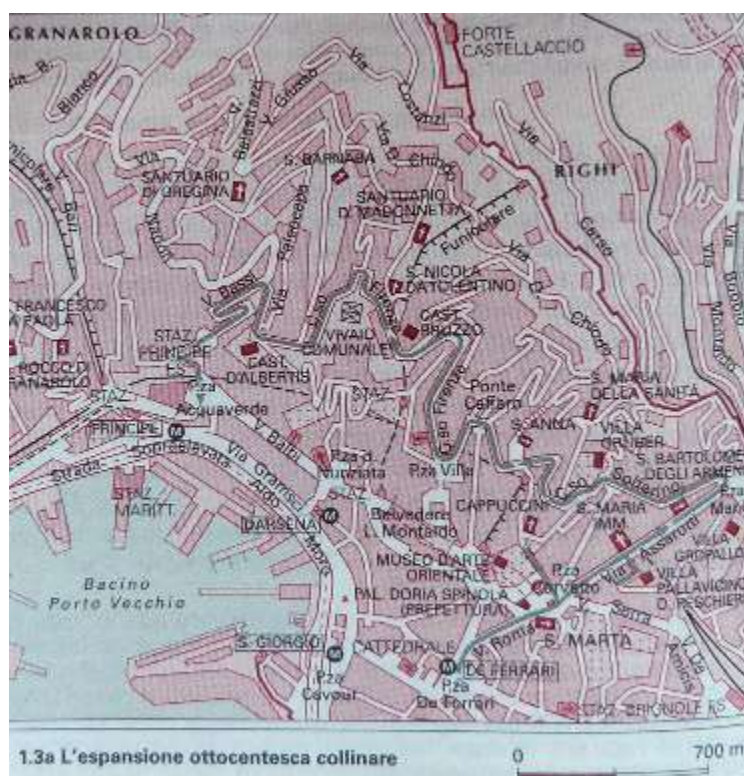


Fig. 27 Expansão do século 19, em direção às colinas.

Fonte: Touring Club Italiano, 2011, p. 210.

Foi neste mesmo período que a administração do *Comune* confirmou as escolhas através da elaboração e implementação de planos dentro de um regime fascista, que dão impulso a um claro processo de segregação social, acentuando a divisão funcional da cidade, onde as áreas de expansão do oeste estavam ligadas ao tráfego portuário e reservadas à classe operária, enquanto que as áreas ao leste destinadas a funções de serviço, de economia e de residência à burguesia genovesa.

⁶³ Como são os casos de ampliação entre as praças de *San Bartolomeo degli Armeni* e *Castelletto*, de *Castelletto* à praça *Acquaverde*, de *San Bartolomeo degli Armeni* à praça *Manin*.

⁶⁴ Exemplos nesse sentido são os planos para as regiões de *Vallechiara* (1867) e de *Carignano*. Vide TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 160.

O *Piano d'Ingrandimento e di Allineamento della città di Genova*, elaborado em 1863⁶⁵, dentre outras disposições, planificou a estrada na costa construída com capital privado em 1867. Esta que assumiu um evidente caráter funcional de ligação entre a parte oriental e a ocidental da cidade, caracterizada pela expansão constante (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 208).

A abertura do *Corso Cavour*, uma das principais artérias da cidade, também prevista pelo mesmo plano, representou a dilaceração do antigo tecido medieval e a substituição de velhas casas populares por modernos palacetes burgueses (idem, p. 720). No último quarto do século 19 e começo do 20, elevadores e funiculares criavam novas conexões verticais entre o centro e os bairros altos que iam se estratificando entre as faixas montanhosas (idem, p. 208). Implementou-se também outra rua, a *Via De Amicis*, prevista no plano do distrito de *San Vincenzo* (1907), que completa o sistema de coligações com o *Levante* (Leste), e elabora-se planos e variações para as frações orientais, em particular para a área da *Foce*, *San Fruttuoso*, *Marassi*, *Albaro*⁶⁶.

2.2.2 A anexação ao *Comune* e o pós-guerra

A anexação à Gênova dos municípios limítrofes⁶⁷ em 1926 tornava evidente a necessidade de escoar o tráfego interno, criando, portanto, ligação direta entre o *Ponente* e o centro [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A partir deste momento, o *Consiglio Comunale* empenhou-se em melhorar a ligação entre as diferentes partes

⁶⁵ É necessário mencionar que algumas décadas depois a cidade do Rio de Janeiro passava por grandes intervenções urbanas idealizadas e executadas pelo prefeito Pereira Passos nos anos de 1903 e 1906. Sobre essas transformações discorreremos no próximo capítulo e retomaremos no quarto capítulo, quando estabeleceremos as conexões entre os dois casos referência.

⁶⁶ As áreas ocidentais que são afetadas pelo desenvolvimento do tecido urbano são o distrito de *San Teodoro*, o vale de *San Lazzaro* (de particular importância é o projeto que irá envolver Veneza através da parte a montante da *Stazione Ferroviaria Principe*), até chegar ao *Vale di Sant'Ugo*. Para o leste, a expansão da cidade é reforçada através do plano da *Comarca di Montesano* (1872), que prevê a urbanização de toda a área dos trilhos até chegar a Zerbino; o plano regulador de *Cavalletto* e *Manicomio* (1876), compreendido entre a *Via XX Settembre* (ao norte) e as muralhas do *Prato* ao sul; e o plano de expansão da cidade na planície oriental (1876), após a anexação dos municípios suburbanos orientais: *San Martino d'Albaro*, *Foce*, *San Francesco de Albaro*, *San Fruttuoso*, e *Marassi Staglieno*.

⁶⁷ O Decreto de Lei nº 74/1926 anexou os *Comunes* de S. Ilario, Nervi, Quinto, Quarto, Apparizione, Bavari, Molassana, Struppa, Pontedecimo, S. Quirico, Bolzaneto, Rivarolo, Borzoli, Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Prà, Voltri. Disponível em: <http://puc.comune.genova.it/PUC/01_Volumi/01_Descrizione%20Fondativa/0_Introduzione.pdf> Acesso em: 02 ago. 2013.

da cidade que foram constituídas e a completar a urbanização da planície ao oeste e a leste do *Torrente Bisagno*⁶⁸. Nas décadas de 1950 e 60 pôde-se identificar um crescimento urbano, econômico e uma correspondente atividade de planejamento urbano, incentivados também pelos efeitos da reconstrução do período pós-guerra⁶⁹ (GAZZOLA, 2003, p. 71).

Na verdade, ainda em pleno conflito, foram estabelecidas as primeiras diretrizes para a elaboração de planos de renovação e de ampliação das cidades italianas, determinadas pela Lei Federal nº 1150/1942, que institui o Código de Obras e o Código de Higiene⁷⁰ [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Tais códigos estabeleciam regras municipais para os procedimentos de aprovação e as modalidades de compilação de planos. Em dezembro de 1945 foi constituído um comitê para a redação do *Piano Regolatore Generale* (PRG) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice] do *Comune* que convidou no ano subsequente um grupo de arquitetos genoveses⁷¹ para formular propostas de ordem geral ou particular. Este grupo elaborou um projeto com referência na Carta de Atenas e, depois de algumas revisões, foi aprovado pelo *Consiglio Comunale*, em 1953, o primeiro Estudo de Viabilidade.

É importante mencionar aqui que o fato do país ter entrado na *Comunità Economica Europea*⁷² em 1957 contribuiu para que o movimento de reconstrução e de recuperação econômica e urbanística se ampliasse em nível europeu [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Neste período de 1950 e 1960 a Itália investiu na indústria e, por consequência, se intensificou o movimento migratório interno, do Sul em direção aos grandes centros industriais do Norte, como a cidade de Gênova. No meio do século, já se delineava o desequilíbrio entre essas duas regiões da Itália. Da mesma forma, a cidade do Rio de Janeiro atraiu movimentos migratórios, dentre

⁶⁸ O *Torrente Bisagno* está situado junto ao *Torrente Polcevera*, mencionado anteriormente, e figura entre os maiores cursos d'água da cidade italiana.

⁶⁹ A área mais atingida pela Segunda Guerra Mundial no centro histórico de Gênova foi o bairro de *San Donato*. O Bairro de *San Donato* é a parte alta situada ao fundo do *Molo Vecchio*, junto ao primeiro loteamento genovês. Depois de cessados os bombardeios ainda levou um tempo para que intervenções fossem efetuadas e, mesmo assim, eram operações pontuais que diziam respeito à reconstrução individual dos edifícios. Sobre as intervenções do pós-guerra no centro histórico, procurar Bobbio, R. *Nuovi piani e città antica. Il Prg di Genova per il centro storico*. Urbanistica Informazioni n. 160, 1998. e do mesmo autor *Genova amministra l'eredità di Colombo*. Urbanistica Informazioni n. 153, 1997.

⁷⁰ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1942-08-17;1150>> Acesso em: 02 ago. 2013.

⁷¹ São eles: Luigi Carlo Daneri, Carlo Ceschi, Alessandro Christen e Giulio Zappa. Disponível em: <<http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/scheda%2036.htm>> Acesso em: 02 ago. 2013.

⁷² Comunidade Econômica Europeia, tradução nossa.

outros motivos, por se tratar da sede da capital do país no período de quase 200 anos. Esse fato, igualmente, permitiu a progressiva concentração econômica e populacional no caso referência brasileiro⁷³.

Somente em 1958 foram publicados os resultados dos *Studi Preliminari per il piano di conservazione, valorizzazione e risanamento del centro storico di Genova*⁷⁴ [Fig. 28], encarregados a um grupo de 13 membros (constituído em comissão) formado não só por funcionários do *Comune* mas também por professores externos e docentes universitários. A área abrangia 414 mil metros quadrados e 31.500 habitantes. Entre as propostas que emergiram dos estudos destacam-se as de zoneamento estratificado, a redução da população assentada e a implementação de um futuro plano geral através dos distintos planos particulares⁷⁵.

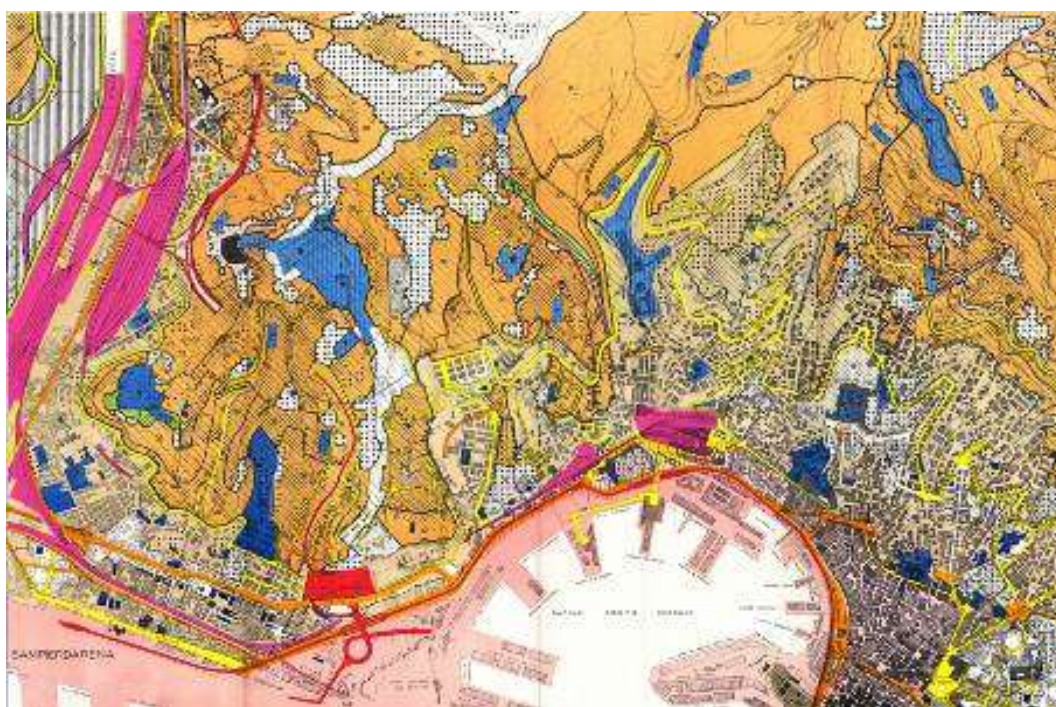


Fig. 28 PRG do Comune de Gênova, 1959

Fonte: Rete Archivi dei Piani Urbanistici⁷⁶

⁷³ Como lembram Simões e Oliveira (2007, p. 1) “Esta supremacia da metrópole fluminense também foi observada nos movimentos populacionais ocorridos ao longo do século 20. De fato o estado do Rio de Janeiro chegou a ser considerado um pólo de atração migratória, juntamente com São Paulo. Na década de 1960 obteve um saldo migratório positivo de aproximadamente 840 mil pessoas, correspondente a 9,4% de sua população total em 1970”.

⁷⁴ Estudos Preliminares para o plano de conservação, valorização e ressaneamento do centro histórico de Gênova, tradução nossa.

⁷⁵ É nesta época, em 1960, que o Comune de Gênova fundou juntamente com outros sócios a ANCSA, *Associazione Nazionale Centri Storico Artistici* (BOBBIO, 2004. p.1).

⁷⁶ Disponível em: <<http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/link%20schede/scheda%2036/1.htm>> Acesso em: 02 ago. 2013.

As proposições se inserem no intuito de operar o melhoramento das condições higiênicas das habitações alcançando um elenco de valores a conservar: a densidade das edificações e a compactação das construções, a sobreposição de épocas e estilos que se sobrepõem em igual medida à caracterização do ambiente. Sucessivamente, mas de modalidade operacional eram obtidas através da escolha crítica dos valores a conservar. Faziam parte daquele trabalho o exame histórico sobre a formação da cidade, relevos, fichamento dos edifícios e ambientes e a análise sobre o estado das habitações. Nos anos posteriores, foram aprovados pelo *Consiglio Comunale* o segundo Estudo de Viabilidade e, oficialmente, o primeiro PRG, este último também aprovado pelo Decreto do Presidente da República nº 15, de 20 de janeiro de 1960.

A Lei Federal nº 167, de 18 de abril de 1962, que obrigou os *Comunes* com população superior a 50 mil habitantes a favorecer a aquisição de terrenos para a habitação econômica e popular, fez com que se difundisse a especulação imobiliária⁷⁷ (GAZZOLA, 2003, p. 67) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A lei estabeleceu também os elementos que os planos deviam conter, tais como as redes de estradas, as delimitações de espaços reservados a obras de interesse público, e aos edifícios públicos e religiosos, as subdivisões em lotes com a indicação da tipologia construtiva e, quando for o caso, a volumetria de cada edifício⁷⁸. Portanto, nos anos 1960 se assiste a um notável desenvolvimento urbano em razão da necessidade, por parte do Estado e de toda sociedade, de predispor as estruturas construtivas e as implantações públicas aptas a fazer frente ao crescimento da industrialização e das atividades terciárias.

Nessa conjuntura o PRG já parecia superado e, portanto, começam (1963) os estudos confiados a *Comissione Astengo*⁷⁹ para o *Piano Regolatore del Porto*⁸⁰ (PRP), atividades que foram interrompidas em 1965. Os estudos, segundo o parecer

⁷⁷ A extensão das zonas a incluir nos planos é determinada pelas exigências da habitação popular para o período de uma década e não pode ser inferior a 40%, nem superior a 70% da necessidade habitacional do período considerado. Cf. Lei nº 167/62, art. 3º, § 1º.

⁷⁸ *Idem*, art. 4º.

⁷⁹ A Comissão recebeu este nome porque era presidida por Giovanni Astengo, arquiteto e professor de Urbanismo. Cf. *Istituto Nazionale di Urbanistica, Associazione di protezione ambientale*. Vide <<http://www.inu.it/i-tesorieri-dellinu/giovanni-astengo/>>

⁸⁰ Plano Regulador do Porto, tradução nossa. Plano elaborado pela comissão presidida pelo Prof. Capocaccia. O engenheiro eletrônico Fabio Capocaccia nasceu em Gênova (1935), na década de 90 foi diretor geral da Porto di Genova S.p.A e presidente da Sociedade Sistemas e Telemática e Estação Marítima. Desde 1972 leciona Eletrônica Aplicada na Università di Genova (Revista GB PROGETTI N. 8/9, 1991, p. 18).

nº 167 do *Comune* de Gênova, reiteravam as conclusões do Concurso Nacional⁸¹ (1961) e previam um cais que juntava em linha reta as *calate Marinetta* (nas imediações do *Mandraccio*) e *Darsena*, o que faria desaparecer o porto histórico se tivessem sido realmente concluídos (*idem*)⁸². A mesma sugestão foi verificada no caso referência brasileiro e executada nas intervenções urbanísticas de Pereira Passos, no início do século 20. As obras encobriram o assim chamado Cais da Imperatriz, fazendo desaparecer algumas ilhas, como veremos no capítulo seguinte.

Segundo Bobbio, além de sugerir a recuperação das estruturas internas ao porto, a comissão também aconselhou renunciar à diluição da vasta escala e indicou as classificações, os critérios e os conceitos para a redação dos PPs (Planos de Preservação) destinados à salvaguarda, regulamentou os tipos de intervenção e forneceu indicações de uso das diversas áreas. Foi aconselhada também a inserção de um núcleo de serviços na área bombardeada (e não mais reconstruída) de *San Donato*, em lugar do polo universitário previsto. Foi também apresentado ao Ministério das Obras Públicas em 1962 um projeto de lei que tinha o objetivo de agilizar as intervenções nos centros históricos, com facilitação fiscal e contributos indiretos a cargo do Estado⁸³.

O PRP foi revisado em 1964 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I] e acolheu as considerações dos Entes locais e do *Consortio Autonomo del Porto*⁸⁴ (C.A.P.) a fim de aumentar a eficiência das instalações e obter uma frente marítima mais extensa de cais atracáveis através de intervenções mais circunscritas. A respeito do C.A.P., o consórcio foi instituído pela Lei nº 50, de 12 de fevereiro de 1903 e tem como tarefa administrar o porto de Gênova, determinando as políticas, estratégias econômicas, execução e manutenção de obras marítimas, serviço de segurança e

⁸¹ O Concurso Nacional tinha a finalidade de escolher um projeto de desenvolvimento da capacidade receptiva do porto de Gênova. Nesta ocasião chegaram algumas propostas que, oportunamente avaliadas constituíram a base de elaboração dos sucessivos planos de renovação. Sobre os projetos enviados ao *Comune*, não constam maiores informações. Cf. documento cedido pelo Conselheiro Mario Epifani. COMUNE DI GENOVA. *Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico*. [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990, p. 10.

⁸² As interpretações do plano, entretanto, foram controversas. O arquiteto Bobbio apresentou uma segunda versão, afirmando que o mesmo propunha a tutela como linha geral, classificava e regulamentava os tipos de intervenção e fornecia indicações de uso, além de excluir o tráfego de veículos no centro. Contudo, é importante lembrar que, mesmo com essas diretrizes, uma antiga aldeia de trabalhadores da lã foi substituída por um centro de negócios. Além disso, a casa natal de Nicolò Paganini (compositor e violinista) foi destruída, e as obras neoclássicas desenhadas por Carlo Barabino desmontadas para dar lugar a uma estrada (GAZZOLA, 2003, p. 67).

⁸³ O projeto de lei foi elaborado pela própria ANCSA, mencionada logo acima (BOBBIO, 2004. p. 1).

⁸⁴ Consórcio Autônomo do Porto de Gênova, tradução nossa.

autoridade portuária, gestão de serviços de embarque e desembarque, coordenação dos serviços auxiliares, determinação e regulamentação das tarifas portuárias.

Com relação ao caso referência brasileiro, a correspondente Companhia Docas do Rio de Janeiro foi constituída pelo Decreto Lei nº 256, de 28 de fevereiro de 1967. Essa legislação extinguiu a antiga Autarquia Federal denominada Administração do *Pôrto* do Rio de Janeiro. Posteriormente, a companhia transformou-se em Conselho de Autoridade Portuária (CAP), a partir da Lei nº 8.630/93 (Lei de Modernização Portuária), que formou um novo marco institucional para o desenvolvimento portuário no país, introduzindo operadores privados no transporte de cargas de terceiros e abrindo caminho para a privatização [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

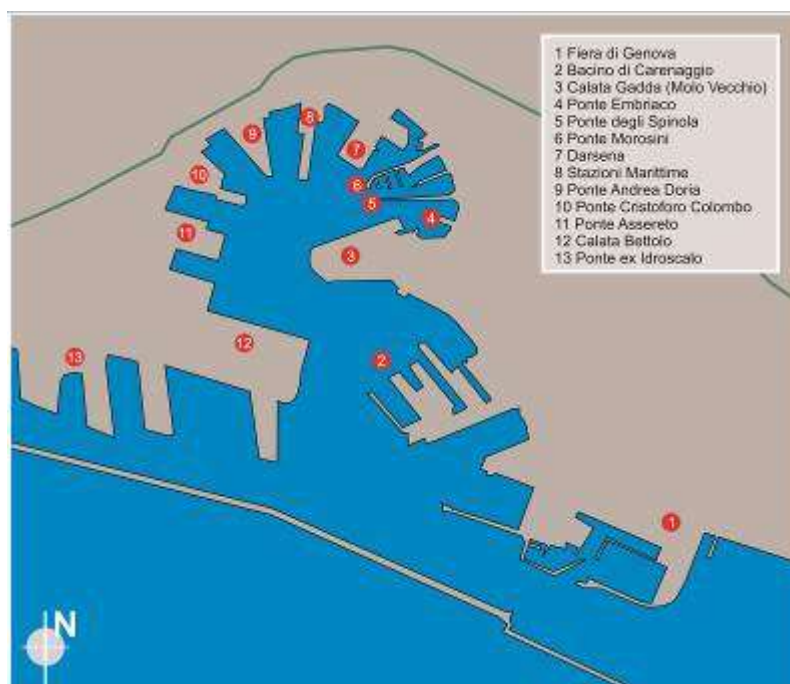


Fig. 29 Pontes e Calate
Desenho Marlise S. de Aguiar sobre mapa do Google Maps⁸⁵

Somente em 1971 foi apresentada a *Relazione di Sintesi*⁸⁶ que resume grande parte das análises qualitativas e quantitativas do futuro plano regulador dos anos 80 (SALVETTI, 2011, p. 128). Outros planos e propostas sucessivas redimensionaram os volumes das obras previstas, na medida em que as propostas do C.A.P. (1976) tendiam a reestruturar a zona compreendida entre *Ponte Morosini* e o *Molo Vecchio* destinando-a prevalentemente às barcas, com a criação de

⁸⁵ Disponível em: <<https://maps.google.com.br/>> Acesso em: 10 dez. 2013.

⁸⁶ Relações de Síntese, tradução nossa.

paradas e de áreas de estacionamento, a transferência da estação ferroviária da *Piazza Caricamento*, a transferência das atividades impróprias ou menores da zona do *Molo Vecchio*, movendo, por fim, a cinta Alfandegária ao longo da *Piazza Cavour* a fim de poder criar atividades comerciais. Estas últimas alterações pôde-se verificar no projeto concretizado de Renzo Piano. Sobre a localização das *Calate*, ver [Fig. 29].

Nos anos 1970, começa a crise do Estado como promotor de desenvolvimento e aflora a tomada de consciência da importância das relações com o patrimônio histórico. O paradigma se põe entre vínculos e hipóteses de recuperação em um alternar-se entre a ideia de modernidade – que exclui ou se sobrepõe ao antigo e a de nostalgia – e a do antigo que chega a negar o projeto. O *Ufficio Tecnico Comunale*⁸⁷ com a sua junta de esquerda decide levar adiante e aprovar o PRG⁸⁸. Em 1976 o *Comune* adicionou ao PRG os planos de preservação da *Salita Prione* e da *Via del Colle*, intervenções realizadas efetivamente na década de 1980. No ano seguinte a administração libera os encargos para a elaboração de um plano de preservação sob incumbência de Renzo Piano de seis áreas urbanas de interesse histórico ambiental (sendo a área do *Molo* uma delas)⁸⁹.

Ao contrário do plano anterior, há especial atenção à habitação pública, à confirmação dos usos das áreas industriais, desenvolvimento dos centros de negócios com a conclusão da *Via Madre di Dio*⁹⁰ (LAGOMARSINO, s/d, p. 5). Se com o Plano de 1959 foi dado espaço ao desenvolvimento da cidade privada e ao processo de especulação imobiliária (mais construções e menos infraestruturas e serviços), com a adoção do Plano de 1980 prevalece o desenvolvimento dos espaços públicos da cidade (idem, p. 3). Somente no começo da década de 1990 é que foi anunciada a parceria entre o *Comune* e a iniciativa privada em uma operação de remoção dos entulhos que ocupavam a *Piazza delle Erbe*, no mesmo bairro, para

⁸⁷ Escritório Técnico Comunale, tradução nossa.

⁸⁸ O plano põe vínculos sobre o centro histórico, mas não fornece indicações específicas de intervenção, a *Regione* avança a requisição de um estudo particular e de um PP de toda área (BOBBIO, 2004, p. 1).

⁸⁹ São eles: o PP do *Carmine* (1,55ha) confiado a Ludovico B. de Belgioioso; O PP de *Pré* (2,10 ha) a Gian Carlo de Carlo; o PP do *Molo* (2,12 ha) a Renzo Piano; o PP de *Porta Soprana* (1,52 ha) a Ignazio Gardella; o PP da *Maddalena* (1,26 ha) a Luciano Grossi Bianchi; e o PP do *Borgo Incrociati* (externo à cidade murada) a Cesare Fera (BOBBIO, 2004, p. 2).

⁹⁰ A *Via Madre di Dio*, situada nas proximidades da casa de Cristóvão Colombo, foi alvo da sistemática aplicação do Plano Urbanístico realizado entre 1969 e 1973 que fez desaparecer seu casario, em troca de um moderno centro de escritórios que hospedam a *Regione Liguria*, os entes *Comunales* e empresas privadas.

dar lugar a quadras esportivas, escola, estacionamento e áreas verdes (*Il Secolo XIX*, 14/12/91, p. 12).

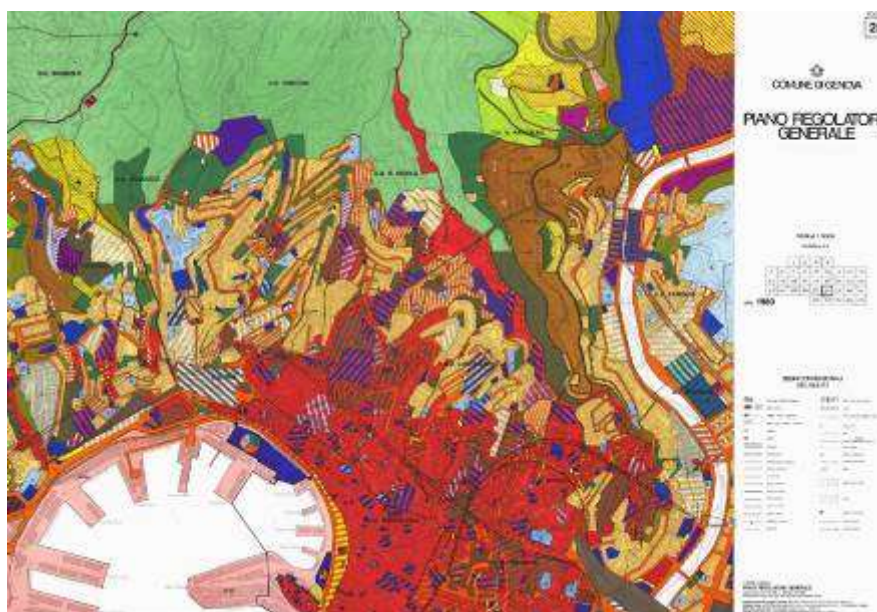


Fig. 30 PRG 1980

Fonte: Rete Archivi dei Piani Urbanistici⁹¹

Em suma, os anos 1980 e 90 viram o culminar da crise que coenvolvia a indústria e o porto, o que constituiu a premissa que faltava para a modificação radical. As transformações urbanas encontraram incentivos em torno de eventos que conferiram o aporte de significativos recursos financeiros. Dentre as expressivas ocorrências do final do século 20, podemos destacar o Mundial de Futebol de 1990, a própria Colombiana de 1992, o encontro do G8 em 2001, a Capital Europeia da Cultura de 2004, além da utilização de novos instrumentos de intervenção e realização determinados pelos programas PRUSST, *Contrati di Quartiere*, URBAN, e outros dos quais falaremos no quarto capítulo [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

2.3 O PROJETO *PORTO ANTICO*

2.3.1 As premissas do Projeto *Porto Antico*

Em fevereiro de 1984 foi escrita pela *Giunta Comunale*⁹² de Gênova a carta de nomeação à Renzo Piano para o plano inicial que deveria ser desenvolvido até o

⁹¹ Disponível em: <<http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/link%20schede/scheda%2036/1.htm>> Acesso em: 02 ago. 2013.

fim daquele ano sobre as ações a assumir em ocasião da Expo'92, que resultaram no Projeto *Porto Antico*. O documento estabeleceu as premissas para o plano base: compatibilidade e coordenação dos vários setores de intervenções tais como o arquitetônico, urbanístico, imagem, recuperação e “revitalização do existente e de projetos para o futuro”. A propósito, é imprescindível esclarecer que o termo “revitalização” será utilizado nesta tese com algumas ressalvas: entende-se que o conceito é mal utilizado para designar os projetos de requalificação uma vez que induz a ideia de que o espaço urbano estava *sem vida*, antes da intervenção. Por esse motivo, a palavra será sempre empregada entre aspas.

O cronograma da carta previa para o fim do ano a sobreposição do projeto de conjunto sobre a base da qual seriam examinados os sucessivos monumentos projetuais e operacionais⁹³ (CARTA DE NOMEAÇÃO) [Vide Anexo II]. A carta de nomeação representou, portanto, o marco do acordo político e o início oficial dos projetos arquitetônicos e urbanísticos do que veio a ser considerado, anos depois, *Porto Antico*.

Conforme Capocaccia (1991, p. 20), o primeiro obstáculo que Gênova teve de superar foi a barreira do “nada se cria, nada se destrói”⁹⁴ para dar novas funções urbanas ao porto esvaziado por migração do centro histórico. O autor recorda que as destinações de uso se definiram a partir da constatada crescente incompatibilidade entre tráfego portuário e a cidade circundante (cercas e contenções sobre as áreas, conflitos de viabilidade, expulsão progressiva do homem do cais).

Outro obstáculo seria propor destinações de usos para os espaços portuários que não entrassem em conflito com os do centro histórico. O autor lembra que ao longo de sua história propôs-se ao porto funções urbanas residuais estranhas à

⁹² Junta Municipal, tradução nossa.

⁹³ Foi citada ainda a figura do Dr. Benvenuti, da direção de Relações Públicas do *Comune* e também secretário do *Comitato Colombiano Genovese Ligure* (Comitê Colombiano Gênoves Lígure, tradução nossa) que deveria fornecer os elementos necessários para constituir a conexão e o diálogo com o Comitê.

⁹⁴ Capocaccia refere-se à postura assumida por algumas cidades italianas de interferir minimamente no ambiente urbano diante da problemática sobre como selecionar, catalogar, proteger e salvaguardar o imenso arcabouço patrimonial – de todo tipo, mas sobretudo arqueológico – que possuem. Em Gênova não foi diferente e a notícia do *Jornal Il Secolo XIX* sobre um debate realizado no centro histórico com a presença da universidade, de políticos e do público em geral, a respeito da demolição total ou a conservação dos edifícios levantou um questionamento: Como se faz para submeter projetos corretos de recuperação e requalificação? “O centro histórico – apoiou o presidente da Junta – nunca pode ser recuperado, restaurado e voltar para a cidade – e não [...] se a cultura da renúncia continuar a encontrar um sólido e invencível aliado na cultura da preservação absoluta.” No original: “*Il centro storico – ha sostenuto il presidente della giunta – non potrà mai essere bonificato, risanato e restituito alla città [...] se la cultura della rinuncia continuerà a trovare saldissimo e invincibile alleato nella cultura dell'assoluta conservazione*” (*Il Secolo XIX*, 13/11/91, p. 12).

natureza de *waterfront* e às conectadas “preexistências históricas funcionais”. Foram privilegiadas, portanto, aquelas funções urbanas que respeitavam a vocação marítima criando novas ocasiões de apropriação do cais: o tráfego de passageiros em todas as suas formas (cruzeiros, barcas, transbordos internos ao porto) e com todos os mais modernos serviços seja para usos comerciais, seja para usos receptivos; além de náutica como desporto e serviços relacionados, funções expositivas e congressuais, formações e pesquisa universitária no setor marítimo e enfim atividades terciárias ligadas ao mar (idem, p. 21).

Segundo artigo publicado na Revista *GB Progetti* (N7, 1991, p. 33), a primeira hipótese elaborada ainda era uma grande confusão de ideias e considerava para a zona amplas operações imobiliárias, ainda que estivesse sempre presente o desejo de fazer a cidade se reapropriar do antigo porto. Aos poucos, depois de um ano de trabalho, essa proposição tomou corpo, mas só foi aprovada pelo *Bureau International des Expositions*⁹⁵ (BIE) de Paris e deliberada pelo *Comune* de Gênova depois de cerca de dois anos.

Iniciou-se, portanto, a elaboração do *Studio Organico d’Insieme del Centro Storico*⁹⁶ (SOI) [Vide Anexo I], seguida pela discussão com entes, universidades, associações de cultura etc.; concluída em 1983 e aprovada como parte integrante do novo PRG, em 1984. O estudo abrangia uma área de 113 hectares e a população de 27 mil habitantes, com a finalidade de orientar as intervenções (públicas ou privadas) e não produzir efeitos operacionais imediatos. Compunha-se, entre outros, de uma análise de base cujos resultados foram restituídos sobre um mapa em escala 1:1000 relativa às tipologias construtivas, funções presentes, existência de vínculos sobre edifício singulares e ao estado de conservação do construído. No item V o SOI recolheu materiais produzidos no âmbito dos seis Planos de Preservação mencionados anteriormente⁹⁷ e definiu, sobre esta base, modelos

⁹⁵ Organização intergovernamental encarregada de formar o calendário, a seleção e a organização de exposições internacionais. Maiores informações em: <<http://www.bie-paris.org/site/en/home/who-we-are>>

⁹⁶ Estudo Orgânico do Conjunto do Centro Histórico, tradução nossa. O SOI passou a ser exigido posteriormente a partir da D.C.R. nº 6 de 26 de fevereiro de 1990. Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0CFkQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.regione.liguria.it%2Fcomponent%2Fdocman%2Fdoc_download%2F178-norme-di-attuazione.html&ei=ztg0U9CvHfDnsASMmIHYYAw&usg=AFQjCNHd7HDIUNW21JGnX8JEhkmXWAqQDQ&sig2=tX1BT4P5ekKZfL7ZzzYCVQ&bvm=bv.63808443,d.cWc Acesso em: 02 ago. 2013.

⁹⁷ São eles: o PP do *Carmine*; o PP de *Pré*; o PP do *Molo*; o PP de *Porta Soprana*; o PP da *Maddalena* e o PP do *Borgo Incrociati*.

projetuais aplicáveis para as intervenções no centro histórico; e no item III apresentou prospectivas da nova ligação entre a cidade e o porto histórico (BOBBIO, 2004, p. 2).

Em 31 de maio de 1984, o Consórcio Autônomo de Gênova elaborou um mapa de destinação de usos para o programa de desenvolvimento do Porto [Fig. 31]. Na representação, podemos apontar no sentido da direita para a esquerda, a zona da *Fiera* que permaneceu com as atividades turísticas e recreativas abrigadas em seus centros de congressos; a partir daí e até o *Molo Vecchio*, área reservada para as reparações navais; em seguida o espaço até a *Ponte Parodi* (assinalada em vermelho) para as atividades turísticas e culturais abertas à cidade e onde se concentrou a Expo'92; da *Ponte Parodi* até os Silos, a área reservada para a movimentação de grãos; da *Ponte dei Mille* até a *Ponte Caracciolo*, para o tráfego de passageiros e barcas; a *Calata Sanità* para o tráfego de contêineres; a *Calata Betolo* para a zona de óleos minerais e resíduos sólidos; o *Ignazio/Inglese* como terminal de perecíveis e mercadorias diversas; da *Ponte Etiopia* à *Ponte Somalia*, também para mercadorias variadas; da *Ponte Libia* à *Ponte Nino Ronco*, para o tráfego de contêineres; a Zona Industrial de *Cornigliano*, evidentemente, para usos industriais; zona aeroportuária para o tráfego aéreo e desenvolvimento industrial, comercial e turístico correlacionados; zona de canteiros navais, inalterada.

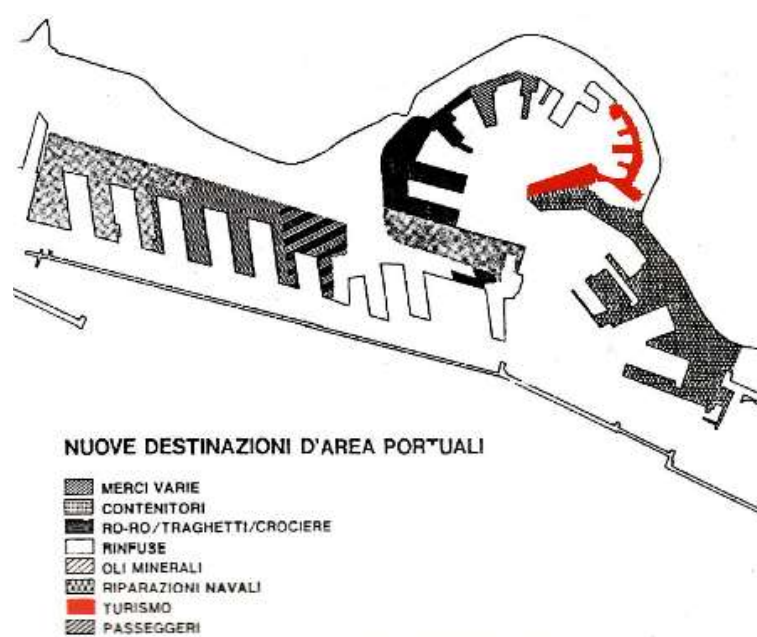


Fig. 31 Mapa de usos do *Porto Antico*

Fonte: Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991, p. 32.

O percurso dos projetos de requalificação na zona portuária se inicia, efetivamente, em 1984. A reorganização do porto foi aprovada pelo *Consorzio Autonomo del Porto* em assembleia em julho daquele ano. O plano geral racionalizava e redistribuía o tráfego de mercadorias sobre o território o que consistia em liberar e destinar diversamente as áreas compreendidas na parte histórica do porto (MAGNANI, 1991, p. 20).

No mesmo período, Renzo Piano apresentou um projeto parcial para a Expo. O arquiteto, em seu discurso reproduzido e publicado na Revista *GB Progetti* (N7, 1991, p. 34), avaliou a ocasião como a oportunidade de realizar as coisas que na cidade deveriam ser concretizadas, mesmo considerando a característica efêmera da manifestação colombiana e a série de problemas urbanísticos que não encontravam solução – talvez por motivos políticos ou econômicos ou por nunca terem existido “energias necessárias para que essas coisas se tornassem programas de trabalho, execuções e relações”.

A primeira consideração foi individualizar um polo bem preciso, dado o tipo de evento e, a partir daí, dividiu-se a programação em dois lugares que foram batizados em polo antigo e polo moderno. O primeiro, dizia respeito à zona do *Porto Antico*, pertencente à história antiga da cidade; o segundo, à área da *Fiera del Mare*, que compete à história mais recente. Se por um lado esses dois polos coincidem com a dupla imagem de Gênova, por outro se afinam com duas zonas importantes da cidade. Segundo o arquiteto (*idem*), outro fator considerável foi que Gênova tinha (no mundo todo) a imagem centrada profundamente na história, isto é: ao mesmo tempo há densa memória histórica e capacidade de ser inovadora.

Piano apresentou também outro ponto chave do projeto que era o de prolongar a *Via San Lorenzo* até a *Piazza Cavour* e fortalecer a ligação do centro histórico com o mar, de modo que a rua se tornasse *Via San Lorenzo al Mare*. A via foi então fechada para o trânsito de veículos (e ainda permanece) tornando-se basicamente de pedestres, sendo permitido o tráfego automotivo somente em determinados horários e dias⁹⁸. Sobre a *Via San Lorenzo*, o arquiteto afirma:

Quando falo de *Via San Lorenzo al Mare*, significa que sobre o traçado que está na água haverão pequenas atividades (bares, restaurantes, itens de venda) [...] Naturalmente entrando na água torna-se a espinha dorsal de um

⁹⁸ O mesmo aconteceu em outras cidades, tais como em Barcelona sobre a qual falaremos no Capítulo 4.

sistema de cais flutuantes que representam o porto turístico⁹⁹ (Revista GB Progetti N7, 1991, p. 34).

A este respeito, estava prevista a retirada de toda atividade veicular existente na região, inclusive a *Sopraelevata*, com a conseqüente transformação da zona para pedestres da *Piazza Caricamento* até o limite do espelho d'água (COMUNE DI GENOVA, 1990, p. 7). No Rio de Janeiro aconteceu algo semelhante à essa proposta da derrubada da *Sopraelevata*, no caso do viaduto da Perimetral, discussão essa que será abordada no quarto capítulo, item três.

Outra ideia do projeto era a de hospedar no prédio do *Magazzini del Cottone* o *Istituto Idrografico della Marina*¹⁰⁰, transferência que até o ano de 2013 não havia sido realizada. A proposta surgiu na tentativa de ocupar o edifício do qual, naquele momento, se estava sendo utilizada a mínima parte. Segundo Piano, as funções turísticas ligadas ao pequeno centro comercial e a transferência do Instituto seriam suficientes para recuperar aquela área de presença humana. A propósito, se nesta área era preciso recuperar a conexão urbana, no polo moderno se fez necessário reconhecer que aquele local era o cérebro do coração comercial, sendo importante valorizar os procedimentos expositivos e de congressos (Revista GB Progetti N7, 1991, p. 34).

Cabe ressaltar que, se a Lei nº 2693/27 destinava parte da zona portuária como propriedade do Estado, a Lei nº 67/82, veio dispor sua conservação à propriedade privada por questões de interesses portuários. Essas transformações estavam à regular-se através de relações convencionais com os proprietários das áreas reunidos em conselho. Em seguida, foi proposto um projeto de intervenção e realização de um complexo comercial, aprovado por parte do *Ministero dei Lavori Pubblici*¹⁰¹ conforme D.M. nº 1102/83 como variante do plano de regularização portuária¹⁰².

Em 1985 foi assinado um Protocolo de Acordo entre o C.A.P., *Regione* e *Comune* que constituiu uma comissão mista urbano-portuária (*Commissione Triporto*¹⁰³) com o fim de:

⁹⁹ No original: *Quando vi parlo di via San Lorenzo al Mare, vuol dire che sul tratto che è in acqua ci sono delle piccole attività (bar, ristoranti, elementi di vendita) [...] Naturalmente entrando in acqua diventa la spina dorsale di un sistema di pontili galleggianti che rappresentano il porto turistico.*

¹⁰⁰ Respectivamente Armazém do Algodão e Instituto Hidrográfico da Marinha, tradução nossa.

¹⁰¹ Ministério das Obras Públicas, tradução nossa.

¹⁰² A proposta vinha adotada pelo *Comune* na forma de deliberação conciliar e aprovada definitivamente pela *Regione Liguria* com (D.P.G.R. nº 263, 03/05/85).

¹⁰³ Comissão Triporto.

“promover e, conjuntamente, conduzir estudos voltados a um coerente e unitário enquadramento das zonas portuárias recaídas no âmbito do Porto Histórico no que diz respeito às linhas programáticas de desenvolvimento portuário como identificadas na Assembleia Geral do C.A.P. no dia 05/09/1984 e em sintonia com os endereços de programação econômica adotados pela *Regione Liguria*” (VINELLI, 1991, p. 23) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

Faz parte dos objetivos primários do protocolo assinado a individualização de funções no interior da zona portuária e para os edifícios existentes a serem conservados, observando a compatibilidade entre eles e com as condições ambientais de forma a serem previstas, por exemplo, atividades congressuais, culturais e esportivas no edifício denominado *Magazzini del Cotone*¹⁰⁴ [Fig. 32] [Fig. 33], a destinação comercial com prevalente caracterização artesanal-expositiva do antigo núcleo edificado do ex *Deposito Franco*, a utilização do complexo da *Darsena* [Fig. 34] para uma função prevalente (instrução superior e bibliotecas¹⁰⁵), a localização e o dimensionamento de equipamentos e sistemas para a náutica de desportos (VINELLI, 1991, p. 23).



Fig. 33 Vista do Magazzini del Cotone Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.



Fig. 32 Perspectiva do Magazzini del Cotone Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

¹⁰⁴ Armazém do Algodão, tradução nossa.

¹⁰⁵ Além do Departamento de Economia da Universidade dos Estudos de Gênova, bibliotecas, laboratórios, refeitórios, bares e restaurantes, a *Darsena* hoje abriga o *Galata Museo del Mare*, candidato a ser o maior museu dedicado expressamente à exposições sobre marinha mercantil do Mediterrâneo; aprofundando, inclusive, a história da emigração italiana via mar e da imigração estrangeira, considerando-se que esta foi a maior porta de saída dos imigrantes italianos que vieram, inclusive, para o Brasil. Vide: <<http://www.galatamuseodelmare.it/jsp/index.jsp>>



Fig. 34 Darsena. Atual Museo del Mare. Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

Sobre a questão dos usos, Capocaccia (1991, p. 21) recorda que não se mostrava sábio tentar perpetuar através da manutenção forçosa de comportamentos, tecnologias e serviços superados, papéis históricos não mais propostos para as zonas portuárias, uma vez considerando-se a evolução das tecnologias de transporte e a perda do valor agregado com a transformação do porto empório em porto mercadoria. “Mais útil seria pensar o *waterfront* como um novo instrumento de desenvolvimento da cidade” inclusive pela criação de novos postos de trabalho diretos e indiretos¹⁰⁶ (idem). As outras novas iniciativas (Estação Marítima, Centro de Congressos e o Aquário) sustentam um fluxo turístico considerável. A contribuição é não somente com relação à qualidade urbana, mas também ao desenvolvimento econômico e social.

No âmbito das linhas evolutivas, se coloca a escolha estratégica do C.A.P. de Gênova de localizar em *Voltri* nova implantação a fim de corresponder à demanda qualitativa induzida pelo mercado internacional frente à impossibilidade de atender à adequação da área portuária histórica à indisponibilidade de recursos territoriais, determinada pela continuidade com o tecido urbano (VINELLI, 1991, p. 22). A consequência direta da transferência de atividades para o Porto de Voltri é o princípio da derrubada das barreiras físicas que por mais de um século vinha dividindo a cidade de seu porto, quase como se fossem entidades separadas e não diretamente conectadas, determinando assim as condições e ocasiões para o começo de um processo de reutilização para funções urbanas dos âmbitos portuários abandonados.

¹⁰⁶ No original: *Più utile è ripensare il waterfront trasformato come nuovo strumento di sviluppo della città.*

Complementando essa ideia, a solução projetual aprovada pelos órgãos deliberativos dos três entes, propunha usos alternativos ao comercial na área entre o *Molo Vecchio* e a *Darsena*, e incentivava a sua integração com a estrutura urbana através da eliminação de elementos (cintas alfandegárias) que impediam a livre circulação por parte dos cidadãos. Previa ainda vasta área pedonal no entorno do *Palazzo San Giorgio* [Fig. 35], entendida como elemento nodal de ligação com o centro histórico e o consequente desvio dos fluxos de tráfego veicular tangenciais (VINELLI, 1991, p. 23).



Fig. 35 Palazzo San Giorgio. Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

Vinelli¹⁰⁷ (idem) chama a atenção para um aspecto bastante significativo sobre a conservação da configuração de conjunto do *Porto Vecchio* que, segundo o acordo, deveria ser garantida através da atenta leitura, da sua gênese histórica e dos seus valores imaginários prevalentes, da religiosa tutela dos singulares elementos constitutivos, com particular referência à manutenção das geometrias de implantação portuária e dos edifícios de caráter monumental.

¹⁰⁷ Carlo Vinelli nasceu em Pavia em 30/06/1931. Se graduou em Engenharia Civil em 1958 junto à *Università di Genova*. Em 1963 entrou para a administração do *Comune* de Gênova, com o dever de projetar e dirigir trabalhos de obras públicas. A partir de 1972 esteve na Regione Liguria, onde trabalhou no Piano Territoriale di Coordinamento para os assentamentos produtivos na área central da Liguria e o Quadro orgânico de orientações para o planejamento da faixa costeira. Aposentado desde 1991 é consultante do Consórcio Autônomo do Porto de Gênova e de outras sociedades privadas de engenharia (Revista GB PROGETTI N. 8/9, 1991, p. 22).

Era evidente ainda que a relação entre o *Porto Vecchio* e o Centro Histórico deveria ser estabelecida através de papéis complementares – e não concorrentes ou subordinados – no sentido de valorizar as recíprocas potencialidades. Este plano foi aprovado em 1987 e o objetivo era, então, apresentar uma variante do plano regulador portuário para ser submetido à triagem usual de aprovação local e ministerial. Ao mesmo tempo, começavam os projetos executivos de vários setores do plano (MAGNANI, 1991, p. 20).

Ao lado dessas iniciativas que vieram configurar posteriormente a Expo'92, aconteceram também aquelas para o centro histórico. Em 1989 Gênova recebeu o primeiro encontro europeu “*Riabitat*”, organizado pela *Regione Liguria*, este que se repetiu nos anos posteriores de 1990 e 1991. Conforme o Jornal *Il Secolo XIX* (12/11/91, p. 12), o 3º Encontro consistiu o princípio de uma série de intervenções nacionais e internacionais em vista das Celebrações Colombianas que ocorreram no ano posterior. Dentre elas, cita-se a intervenção realizada na *Zona da Porta Soprana-San Donato*¹⁰⁸ que fez parte do Programa de Orientação financiado pela *Regione Liguria* com fundos da Lei Regional nº 25 de 05 de agosto de 1987¹⁰⁹.

A referida lei, além de consentir a obtenção de contributos para a recuperação arquitetônica e urbana em diferentes níveis, estabeleceu, entre outros itens, que as intervenções de recuperação do patrimônio habitacional deviam respeitar as exigências de conservação dos valores socioculturais, históricos, ambientais, sempre levando em conta as exigências habitacionais dos sujeitos residentes nos objetos de recuperação que podem ser satisfeitas com a mobilidade. Instituiu ainda os Programas Orgânicos de Intervenções (POIs) [Fig. 36] e os Programas Integrados (PIs) com os conteúdos, as finalidades e as procedências nos quais devem entrar as intervenções diretas à construção, a aquisição e recuperação de acomodações destinadas à locação ou à venda [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

¹⁰⁸ *Porta Soprana* é uma das portas das antigas muralhas da cidade e também a região do centro histórico de Gênova onde teria nascido Cristóvão Colombo e se localiza no prolongamento da *Via San Lorenzo*.

¹⁰⁹ Disponível em: <<http://www.regione.liguria.it/argomenti/territorio-ambiente-e-infrastrutture/edilizia/citta-a-colori.html>>



Fig. 36 Mapa dos Programas Orgânicos de Intervenções no Centro Histórico de Gênova

Fonte: *Urban Center*¹¹⁰

De acordo com o *Urban Center*, nos POIs do centro histórico as ações públicas se integram com aquelas privadas. As desenvolvidas pelo *Comune* como promotor, operador ou contratante dizem respeito ao melhoramento do patrimônio público habitacional. Essas intervenções podiam ser alcançadas de diversas formas: através da mudança de destinação de imóveis públicos em desuso (*ex-sede Comunale*, escolas não mais ativas, edifícios produtivos abandonados); aquisição de edifícios e unidades de alojamento onde a iniciativa dos privados não esteja em grau de intervir; ou enfim, mediante desapropriação de imóveis em lugares estratégicos no tecido histórico. A intervenção também abarca infraestruturas do centro histórico e neste sentido, a modificação de trechos de ruas torna possível, sobretudo, a pedonalização do espaço público, o que significa a restauração menos onerosa para o setor privado.

Apesar dos estudos sobre os POIs terem sido iniciados no final daquela década de 1980, os programas somente foram colocados em prática à partir de

¹¹⁰ Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/222> Acesso em: 10 jan. 2014.

1996. Os POIs desenvolvidos são: *Erbe*¹¹¹ (1996-2006), *Giustiniani*¹¹² (1996-2007), *Porta Soprana*¹¹³ (1996-atual), *Prè-Pozzo*¹¹⁴ (1996-atual), *Vigne* (1996-2006)¹¹⁵. Estão aqui mencionados porque complementam os estudos e as intervenções do *Porto Antico*.

Segundo entrevista ao Jornal *Il Secolo XIX* (12/11/91, p. 12), Baudone¹¹⁶ expõe que a situação ligure se apresenta de forma diferente do restante da Itália. Trata-se da “real dificuldade em encontrar novas áreas de expansão acompanhada por uma grande disponibilidade de patrimônio habitacional em condições degradadas”. O assessor prossegue: “É óbvio que, em tal situação, para garantir uma quota de novas construções, a política técnico-legislativa deve ser direcionada para dar prioridade à requalificação construtiva e urbana” (idem). Neste campo específico, complementa, a Lei nº 15/87¹¹⁷ surgiu como um instrumento legislativo

¹¹¹ O POI *Erbe* diz respeito à reconstrução de uma área de mais de 6 mil metros quadrados compreendida entre a *Piazza dell’Erbe*, *San Donato*, *Sant’Agostino* e *Piazza delle Lavandaie*, ocupada por ruínas da última Guerra Mundial. O programa permitiu a construção de um complexo de serviços e espaços públicos a fim de incluir diversas faixas etárias e preencher um vazio que existia há muitos anos. Além disso, as intervenções previam também a realização de um estacionamento com área verde pública e serviços, de um ginásio, campo de bocha, lojas, um centro para idosos e trabalhos de restauração de antigos caminhos para se reconectar com *Sarzano* e *Ravecca* com *San Donato* e *Piazza delle Erbe*. Foram concluídas as obras de reconstrução da *Piazza delle Erbe*, de um pequeno edifício público destinado aos idosos e a construção de uma Escola de Sufrágio. Cf. URBAN CENTER Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/223> Acesso em: 10/01/14.

¹¹² O POI *Giustiniani* promoveu a recuperação urbana e arquitetônica da zona de *Giustiniani-San Bernardo-Canneto*. Esta era uma área extremamente densa e em degradado estado de manutenção, sobreposta durante séculos a numerosas estratificações e transformações sobre a malha urbana medieval. O programa buscou alcançar padrões de vivibilidade mais elevados através da pluralidade de ações integradas. Foram efetuadas intervenções sobre a pavimentação, o sistema de esgoto e obras em propriedades particulares. Cf. URBAN CENTER Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/225> Acesso em: 10/01/14.

¹¹³ O POI *Porta Soprana* é referente às intervenções iniciadas com a instalação da Faculdade de Arquitetura e consiste na recuperação de imóveis e na realização de áreas verdes e obras públicas tais como um centro de jovens. Além disso, uma intervenção de recuperação habitacional em regime de habitação social de 72 alojamentos financiados pela CER, bem como a criação de uma praça pública com mobiliário e arborização. Cf. URBAN CENTER Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/225> Acesso em: 10/01/14.

¹¹⁴ O POI *Prè-Pozzo* é referente às propriedades municipais e à alguns imóveis privados presentes na área, às relativas pavimentações e utilitários no subsolo, buscando um objetivo geral de ressaneamento. A superfície de intervenção corresponde a uma área de mais de 4.800 metros quadrados e envolve cerca de duas dezenas de alojamentos e coenvolve cerca de 32 condomínios. Cf. URBAN CENTER Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/226> Acesso em: 10 jan. 2014.

¹¹⁵ O POI *Vigne* é referente à área do entorno da *Basilica di Nostra Signora delle Vigne*. A zona se anexou espontaneamente ao programa através da proposta da associação de moradores. Trata-se de um espaço fora dos eixos comerciais da cidade e que, por isso, enfrentou notável degradação ao longo dos anos. As intervenções diziam respeito, primeiramente, a recuperação de edifícios. Como reforço, foram realizadas ações de manutenção e ressaneamento do complexo viário. Cf. URBAN CENTER Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/227> Acesso em: 10/01/14.

¹¹⁶ Carlo Baudone, Conselheiro de construção pública e residencial da Regione Liguria.

¹¹⁷ Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/222> Acesso em: 10/01/14.

inovador à nível nacional permitindo uma série de intervenções diferenciadas para apoiar as operações de requalificação em construção. Portanto, a referida lei regional torna possível, através de procedimentos simplificados, a obtenção de contribuições para a recuperação das partes comuns dos edifícios, interiores de habitações, mas também para realizar operações mais complexas a nível urbano.

2.3.2 A fase realizadora do Projeto *Porto Antico*

Meu projeto para a Exposição Colombiana de 1992 foi baseado em uma filosofia muito simples: criar no Porto Antico intervenções que seriam úteis para a cidade mesmo depois das celebrações¹¹⁸ (Renzo Piano, *Síte do Porto Antico*).

Se o primeiro obstáculo foi o do “nada se cria, nada se destrói”, o segundo foi de ultrapassar a barreira das competências, pois, ainda conforme Capocaccia (1991, p. 20), as diversas jurisdições das áreas portuárias tornariam de fato impossível um plano regulador integrado. Neste sentido, lançou-se mão de um instrumento organizativo criado na década de 1970, antecipador daqueles que seriam instituídos pelas leis criadas nos anos 80 para o Mundial de Futebol e para as Celebrações Colombianas: a chamada *Conferenza dei Servizi* (CS)¹¹⁹.

O decreto presidencial D.R.P. nº 616/77, transfere e delega funções administrativas do Estado às Províncias, *Comunes* e Comunidades. O Protocolo de Acordo (referido no item anterior As premissas do Projeto *Porto Antico*) assumido pelos três entes em 1985 que formaram a Comissão Triporto forneceu um quadro comum de referências determinante para fins de um “fácil” pronunciamento unitário da CS, a quem vinham submetidos os vários projetos de intervenção. A CS foi instituída definitivamente pela Lei nº 205/89 e disciplinada pela Lei nº 241/90¹²⁰, com a finalidade de facilitar a aquisição por parte da Administração Pública de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas.

¹¹⁸ No original: “Il mio progetto per l'Esposizione Colombiana del 1992 era basato su una filosofia molto semplice: realizzare nel Porto Antico interventi che fossero utili alla città anche dopo le celebrazioni.”

¹¹⁹ Conferência dos Serviços (CS), tradução nossa.

¹²⁰ Disponíveis em: < <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1989-05-29;205>> e < <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1990-08-07;241!vig=>>

Sob o perfil processual, Vinelli (1991, p. 24) complementa, portanto, que aquela iniciativa antecipou, “se não nos efeitos e na extensão, ao menos em espírito” as disposições – inovadoras, segundo o autor – contidas na Lei nº 205 de 29 de maio de 1989¹²¹ [Fig. 37] com a qual vinham instituídas as Conferências dos Serviços [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A medida legislativa de instituição da CS, de acordo com o discurso das autoridades, permitiu acelerar os procedimentos de aprovação de projetos,

dadas as necessidades extraordinárias e de urgência de proceder a adoção de uma série de medidas sociais e de “re-industrialização” necessárias para fazer frente aos problemas sociais, ocupacionais e econômicos decorrentes da aplicação, à partir de 1º de janeiro de 1989, do plano de recuperação para a indústria siderúrgica nacional¹²² (Lei nº 120, 01/04/89).

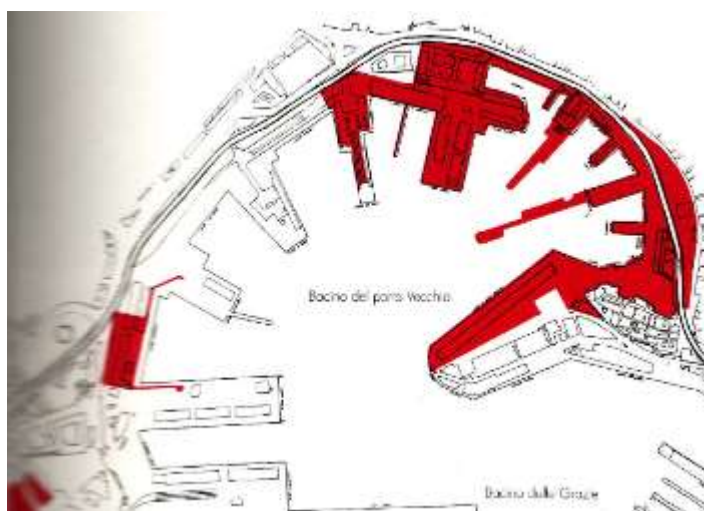


Fig. 37 Sistema das obras aprovadas com a Lei nº 205.
Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p.11

Entretanto, é imprescindível considerarmos que essa figura jurídica constituída pela CS pode estar liberada do atendimento aos princípios da Administração Pública instituídos pela Constituição da República Italiana (1948), assunto que retomaremos no quarto capítulo. De todo modo, tal medida legislativa promoveu resultados determinantes – e ainda promove – nas formas e nos modos que estabelece a legislação regional, para a implementação das intervenções no âmbito da propriedade estatal portuária, consentindo, assim, o estabelecimento de pontos de contato entre a zona portuária e a estrutura urbana.

¹²¹ Disponível em: < <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1989-05-29;205>>

¹²² No original: “Ritenuta la straordinaria necessita' ed urgenza di procedere all'adozione di una serie di misure sociali e di reindustrializzazione necessarie per far fronte ai problemi sociali, occupazionali ed economici derivanti dall'attuazione, a decorrere dal 1 gennaio 1989, del piano di risanamento della siderurgia nazionale.”

Vinelli (1991, p. 24) aponta que se tratou de um verdadeiro exercício promocional nos confrontos do sistema empresarial e a prova disso é o “fato de que as previsões formuladas naquela sede foram amplamente recebidas e estão hoje [1991] em avançada fase de construção ou de inicialização iminente”. Complementa ainda que a disponibilidade manifestada com este novo modo de operar por parte do poder público encontrou um solo fértil no ambiente empresarial genovês induzindo iniciativas, não só no imediato entorno do Porto Histórico considerado, como também em todo contexto da propriedade portuária estatal, e um círculo virtuoso que se destina a produzir efeitos em médio prazo.

Ressalta-se que a intervenção no *Porto Antico* teve o mesmo cunho de promover o desenvolvimento econômico que a do Porto do Rio de Janeiro (como veremos no decorrer desta tese), mas, ao que parece, com o aporte de leis que impõem a prioridade de dispor habitação popular no centro histórico que incentivaram a permanência de antigos moradores, mesmo que tenha ocorrido valorização de um espaço sob gestão privada.

Sobre o modo de operar tais transformações urbanas, foi delegada ao C.A.P. a administração¹²³ do porto até 31 de dezembro de 2020. A sua jurisdição inclui a faixa costeira de domínio estatal compreendida entre a Foz do *Bisagno* e o Rio *Lavandé*, no poente (além de *Voltri*). Na assembleia geral que governa o Consórcio são representados todos os atores políticos e econômicos do porto: o Governo¹²⁴, entes Ferroviários, Províncias, *Comunes*, Câmaras de Comércio de Gênova, Milão e Turim, operadores econômicos (Ass. Industriais, Intersind¹²⁵, Ass. Expedicionários, Ass. Agentes Marítimos, Conselho Nacional Expedicionário Alfandegário, Ass.

¹²³ Recapitulando o que já foi mencionado anteriormente, entre as suas atribuições estão estabelecer políticas e estratégias econômicas, executar e manter as obras marítimas, bem como o serviço de segurança e autoridade portuária, a gestão dos serviços de embarque e desembarque e a determinação e regulamentação de tarifas portuárias.

¹²⁴ Representado pelos seus sete ministérios: Marinha Mercantil, Tesouro, Obras Públicas, Transportes, Finanças, Trabalho, Orçamento.

¹²⁵ *Intersind* era a organização que representava na Itália as tratativas exclusivamente sindicais das empresas dos grupos estatais IRI (Instituto para Reconstrução Industrial) e EFIM (Ente Participações e Financiamento de Indústrias e Manufaturas). Com o progressivo desmantelamento do sistema das participações estatais, as empresas representantes da Intersind perderam os seus caracteres distintivos. Em 1998, então, vem prevista a cessação da sua atividade autônoma e a partir de 1999 as empresas que lhe pertenciam passaram a fazer parte, para todos os efeitos, da Confindustria, terminando assim a sua existência. Ver.: S. Negrelli, Lo scioglimento di Intersind conclude l'esperienza dell'associazionismo del padronato pubblico italiano no site do Osservatorio delle relazioni industriali. Disponível em: <<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/1998/02/feature/it9802221f.html>>

Comerciantes de Gênova, Federlinea¹²⁶, Confitarma) e os trabalhadores (CGIL¹²⁷, CISL¹²⁸, UIL¹²⁹, Estruturas locais, Capitão Marítimo). Da mesma forma, no caso carioca, o CAP é constituído por membros titulares e respectivos suplentes do poder público, da classe empresarial e da classe dos trabalhadores portuários, sendo presidido por um membro da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Retomando a questão das obras, Vinelli (1991, p. 24) as dividiu em três grupos de intervenções do Estado na área portuária, quais sejam: a) as que diziam respeito ao projeto de reorganização da bacia histórica; b) que foram induzidas por tal estudo ou a isso correlacionadas; c) e que estavam em via de realização ou de definição em outros ambientes portuários. Essas últimas, por se tratarem de outros espaços que não o *Porto Antico*, serão abordadas de forma exclusivamente superficial, embora mereçam um estudo mais aprofundado no futuro.

Pertenciam à primeira categoria todas as obras relativas à realização da Exposição Internacional *Cristoforo Colombo, La nave e il mare*¹³⁰ que o Ente Colombo'92 produziu na área do Porto Histórico, compreendido entre o *Molo Vecchio* e a *Ponte Spinola*. A propósito, sobre o Ente Colombo'92, é necessário esclarecer que tal ente foi criado pela Lei nº 373/88¹³¹ com o intuito de ser responsável pela realização das obras, preparação, organização, funcionamento e gestão da Exposição e era constituído pela *Regione Liguria, Provincia, Comune, C.A.P. e Camera di Commercio*. A mesma lei instituiu ainda instrumentos financeiros e normativos para as partes diretamente interessadas na exposição.

O primeiro conjunto de obras, com a abertura de uma ampla frente portuária para a cidade e a sua integração com o tecido histórico urbano, realizado através da introdução de tipologias funcionais e a liberação das acessibilidades para a livre frequência. Vinelli (1991, p. 24) concorda que tal ação destinou a constituir o ponto de apoio daquele processo de renovação das relações cidade-porto que foi também um dos temas dominantes da política urbanística local nos anos seguintes. Análogas

¹²⁶ Associação Italiana do Armamento de Linha, representa e assiste as sociedades de navegação do Grupo Tirrenia no que diz respeito às matérias sindicais, portuárias e de relações de trabalho. Ver.: <<http://www.federazioneidelmare.it/Home/organizzazioni/fedarlinea.html>> e <www.fedarlinea.it>

¹²⁷ Confederação Geral Italiana do Trabalho, a maior confederação sindical italiana. Ver <<http://www.cgil.it/SplashScreen.aspx>>

¹²⁸ Confederação Italiana dos Sindicatos dos Trabalhadores. Ver <<http://www.cisl.it/>> e <<http://www.conquistedellavoro.it/cdl/it/Home/>>

¹²⁹ União Italiana do Trabalho. Vide: <<http://www.uil.org.br/ital.php?menu=1>>

¹³⁰ Cristóvão Colombo, o navio e o mar, tradução nossa.

¹³¹ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

considerações, em razão da adesão ao mesmo desenho de planejamento e da capacidade comum de produzir efeitos de integração urbana, valem também pelas intervenções relativas à realização do Porto Turístico entre *Ponte Calvi* e *Molo Morosini* e ao estabelecimento da Faculdade de Economia e Comércio no quarteirão da *Darsena* [Fig. 38] e [Fig. 39] (idem).

É importante ressaltar que o volume 8/9 da Revista *GB Progetti* publicou uma coletânea bastante ampla e detalhada de desenhos sobre as obras realizadas não só neste prédio da Faculdade de Economia, mas também nos demais como no da Estação Marítima, *Baluardo*, *Darsena*, *Fiera* e no do Armazém do Algodão. Dentre as plantas divulgadas estão cortes, fachadas, plantas baixas, localização e situação e outras. O que está sendo apresentado aqui é uma pequena parte do todo, porém, importante para a compreensão do objeto de pesquisa.

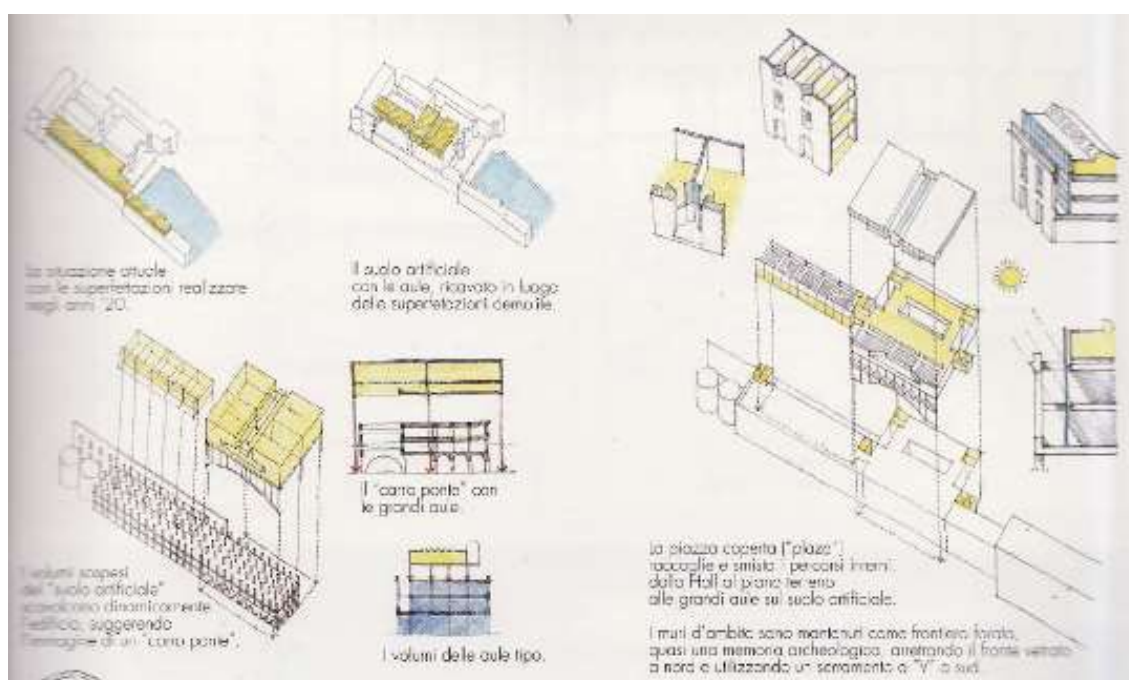


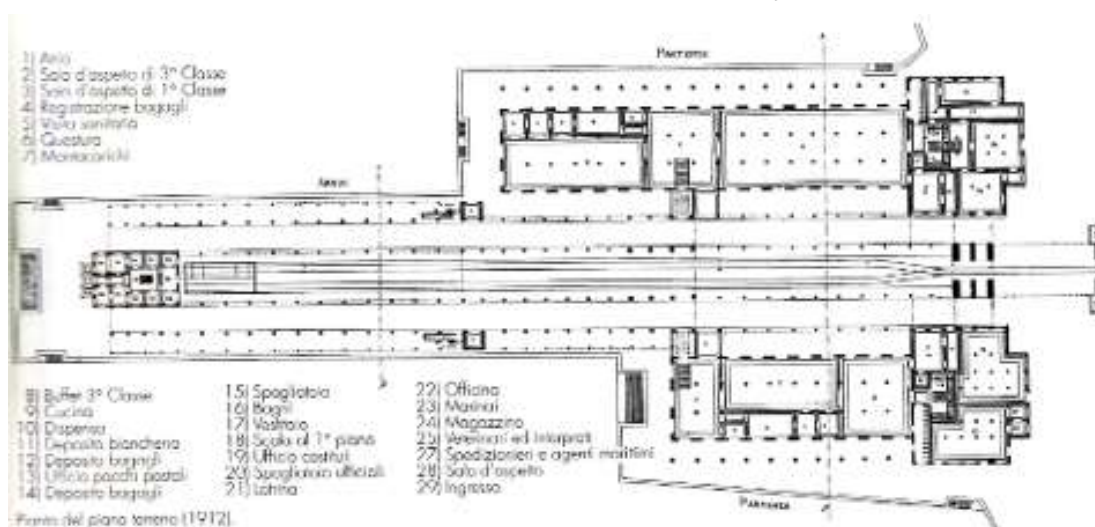
Fig. 38 Plantas da Faculdade de Economia e Comércio
Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p.54¹³²

¹³² Os dados técnicos da obra são: Superfície de 20.000 m², dos quais 8.500 m² para os 12 institutos; 3.900 m² para 12 aulas; 1.550 m² para a biblioteca; 1.280 m² para a "Praça". Volumes 90.000 m³. Custo: aproximadamente 35 bilhões de liras. Cronograma: 1990, nomeação; 19/04/90, aprovação pela CS; 11/91, início das obras; 08/92, fim dos trabalhos. Realização: Consorzio Scio S.p.A (Lombardini S.p.A., Sci S.p.A., Coopsette S.c.r.l., Cooperativa Edile S.c.r.l.)



Fig. 39 Fotografia atual da Faculdade de Economia e Comércio
Fonte: Google Street View¹³³

São relacionados ao segundo grupo, mesmo se diversificados por derivação e conteúdo, as intervenções relativas à transformação das acomodações dos Silos de grãos da *Calata Santa Limbania* – também visíveis nos desenhos da [Fig. 38], a reestruturação da Estação Marítima e o Terminal de Cruzeiros na *Ponte dei Mille*, a realização do novo Terminal de Barcas na *Calata Chiappella* (1991, p. 24). Estava prevista a demolição dos volumes existentes dos silos construídos em 1962, trabalho que não foi efetuado a tempo da Expo'92, somente em 2002. Até 1989, na verdade, somente o projeto do Terminal de Cruzeiros havia completado o procedimento habitual – sem passar pela CS – de aprovação de projetos.



— Fig. 40 Levantamento da *Stazione Marittima*. A planta baixa foi preservada pelas obras do Porto Antico.
133 Disponível em: <<https://maps.google.com.br/maps?q=vialdi+genova&hl=pt&ie=UTF8&ll=44.413842,8.92364&spn=0.003223,0.008256&sl=44.413038,8.922722&sspn=0.006445,0.016512&t=h&hnear=Via+Francesco+Vivaldi,+Genova,+Liguria,+Rep%C3%ABblica+Italiana&z=18&layer=c&cbll=44.413897,8.921956&panoid=3h45qQuaHQhtd0xZK4XCDQ&cbp=12,112.21,,0,-11.37>> Acesso em: 10 dez. 2013.

Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p.63¹³⁴



Fig. 41 Foto aérea da *Stazione Marittima* no início de 1991.

Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p. 62

Quanto ao Terminal de Barcas, a situação anterior ao Projeto *Porto Antico* [Fig. 43] dividia o porto e a cidade em dois ambientes completamente separados. Na [Fig. 42] temos a primeira hipótese de solução para a barreira existente mencionada, mas a solução não é adequada pela dificuldade de coligar os outros cais e o centro comercial de *San Benigno*. Na [Fig. 44] constatamos a hipótese definitiva para o terminal que é posicionado na *Calata Chiappella* de forma equidistante com relação aos polos de influência.



Fig. 43 Terminal de Barcas na década de 1980.

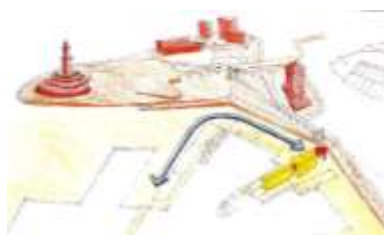


Fig. 42 1ª Hipótese para o Terminal de Barcas.



Fig. 44 Hipótese definitiva para o Terminal de Barcas.

Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p. 68

Na área do *Molo Vecchio* o *Magazzini del Cotone* foi totalmente recuperado. O edifício tem 391m de comprimento e foi destinado aos salões de todos os países

¹³⁴ Os dados técnicos da obra são: Comissão: Stazione Marittima Porto di Genova S.p.A. (C.A.P., Sci S.p.A., Costa Crociere). Projeto: G. Polastri, F. Tomasinelli, M. Ferralasco. Superfície de 19.500 m² de espaço interno, 6.750 m² de andar do cais; 1.300 m² de átrio de partida; 2.000 m² de sala de espera; 3.100 m² de sala de chegada; 1.000 m² de átrio de chegada; 1.200 m² de zona de movimentação de bagagens. Uso: terminal de passageiros com capacidade de 1.200 passageiros/hora. Vagas para automóveis: 340. Custo: aproximadamente 15 bilhões de liras. Cronograma: 1988, nomeação; 24/03/1988, concessão; 10/89, início das obras; 10/91, fim dos trabalhos. Realização: Sci S.p.A.

estrangeiros que participaram da exposição. Seu papel principal durante a Expo' 92 se deu não somente pela importância histórica, mas também pelos valores arquitetônicos representativos. A construção do armazém se desenvolveu em duas fases. A primeira, em 1901, comportou a realização dos primeiros nove setores, sustentados pela estrutura de ferro fundido com abóbadas de concreto. A segunda, em 1926, foi agregada a outra parte correspondente a três outros módulos que têm as mesmas características externas, mas uma estrutura interna de vigas e colunas de concreto armado.

“Por ser esta última estrutura interna menos preciosa do que a mais antiga, pedimos e obtivemos permissão da Superintendência para demolir o seu interior a fim de introduzir ali o grande salão dos congressos” (Revista GB Progetti N 8/9, 1991, p. 60).

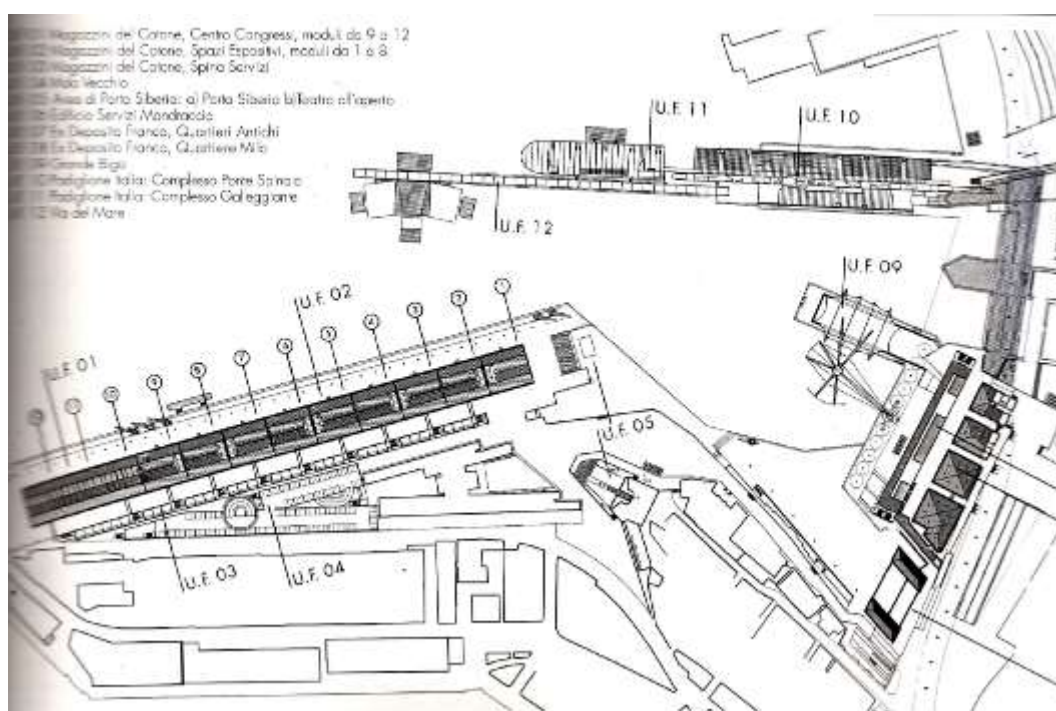


Fig. 45 Mapa das intervenções no Magazzini del Cotone

Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p. 59.

O salão de congressos [Vide U.F. 01 na Fig. 45], resultante da combinação dos módulos 10, 11 e 12, apresenta um amplo *foyer* no térreo e o segundo andar pode ser acessado por uma escada. A sala possui um painel central que pode ser movimentado, adaptando, assim, a públicos de 1.600 ou 560 pessoas¹³⁵. Os

¹³⁵ É importante citar que a Revista GB Progetti apresenta uma descrição minuciosa do processo de recuperação do edifício do *Magazzini del Cotone*, com detalhes sobre as estruturas internas bem como a sua demolição, projeto acústico, estacionamento, teatro ao ar livre etc. Sobre o assunto, consultar Revista GB Progetti N 8/9, 1991, p. 62-69.

espaços expositivos [Vide U.F. 02 na Fig. 45] ficaram reservados aos primeiros oito módulos, os mais danificados pelos bombardeios da Segunda Guerra Mundial. Neste caso, foi necessário um delicado trabalho de recuperação das características arquitetônicas originais, a estrutura metálica foi totalmente desmontada, lixada, restaurada e remontada (idem, p. 62). A espinha dorsal de serviços [Vide U.F. 03 na Fig. 45] foi colocada paralelamente ao edifício no sentido sul do qual dista 12 m. É um edifício com estrutura portante em perfis de aço mantidos à mostra. O ex *Deposito Franco* [Fig. 47] é um complexo composto de sucessivos salões dos anos 1600, alguns dos quais se apresentam integralmente, enquanto outros foram cortados pela construção da *Sopraelevata* nos anos 1960. Contíguo a esses salões, um edifício industrial dos primórdios do século 20, que foi também restaurado (Revista GB Progetti N 8/9, 1991, p. 70). Atualmente o prédio abriga um supermercado, livraria, restaurantes, lanchonetes e espaços de contemplação que dão suporte à atividades turísticas desenvolvidas na praça seca contínua ao edifício.

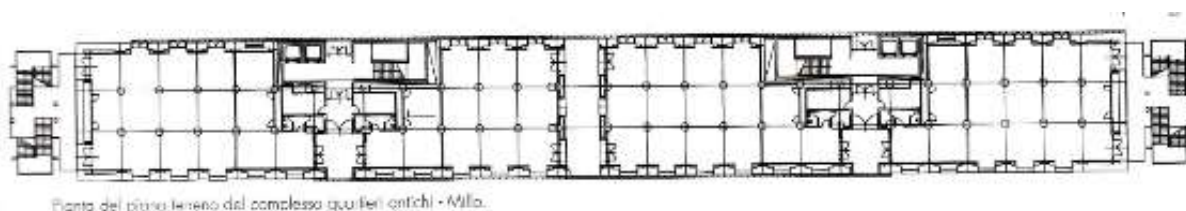


Fig. 47 Ex *Deposito Franco*



Fig. 46 Ao fundo a Fachada principal do ex *Deposito Franco*

Fotos: Marlise S. Aguiar, 2012.



Planta del piano terreno del complesso quillieri antichi - Villa.

Fig. 48 Planta Baixa do Pav. Térreo do ex *Deposito Franco*

Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p. 70.

No centro dessa praça está o grande *Bigo*. A obra é resultante de um sistema bastante articulado de estrutura em aço e tela que, apesar de apresentar dimensões

maiores, dialoga com os mastros das embarcações e com as gruas remanescentes [Fig. 49] a [Fig. 51] O elevador panorâmico içado pelos seus mastros alcança a altura de 55m e sua estrutura sustenta a grande tenda que cobre uma superfície de dois mil metros quadrados. O espaço da tenda é denominado *Piazza delle Feste*¹³⁶ e abriga intensa programação de espetáculos, exposições e eventos esportivos e culturais durante o ano inteiro, mesmo com o frio intenso do inverno, estação em que recebe a pista de patinação no gelo¹³⁷.

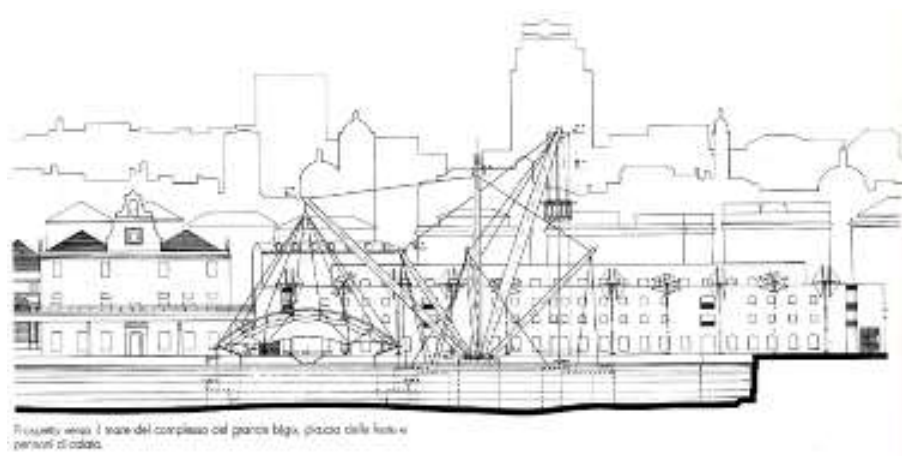


Fig. 49 Vista do Bigo. Ao fundo, o ex *Deposito Franco*.

Fonte: Revista GB Progetti. N.8/9, 1991, p. 76.



Fig. 51 Vista do Porto Antico à partir da extremidade da *Ponte Spinola*.



Fig. 50 Vista da *Piazza delle Feste* e do Bigo à partir do início da *Ponte Spinola*.

Fotos: Marlise S. Aguiar, 2012.

No sentido norte está o *Padiglione Italia*¹³⁸, localizado no *Complesso da Ponte Spinola*¹³⁹ e se alonga por 350 m até alcançar o *Porto Antico* [Fig. 52] a [Fig. 54]. É composto por um edifício em parte flutuante, que possui forma de um grande navio atracado no mesmo cais. O complexo representa o tema do mar e abriga atualmente

¹³⁶ Praça das Festas, tradução nossa.

¹³⁷ Programação de eventos disponível em: <<http://www.portoantico.it/calendario-eventi/>>

¹³⁸ Pavilhão Itália, tradução nossa.

¹³⁹ Complexo da Ponte Spinola, tradução nossa.

parte do *Acquario*. A outra parte do aquário é constituída por um edifício moderno que, segundo a publicação da Revista GB Progetti (N 8/9, 1991, p. 85), representa o futuro.



Fig. 52 *Padiglione Italia*, nos fundos do *Acquario*.



Fig. 53 Fachada principal do *Acquario*

Fotos: Marlise S. Aguiar, 2012.

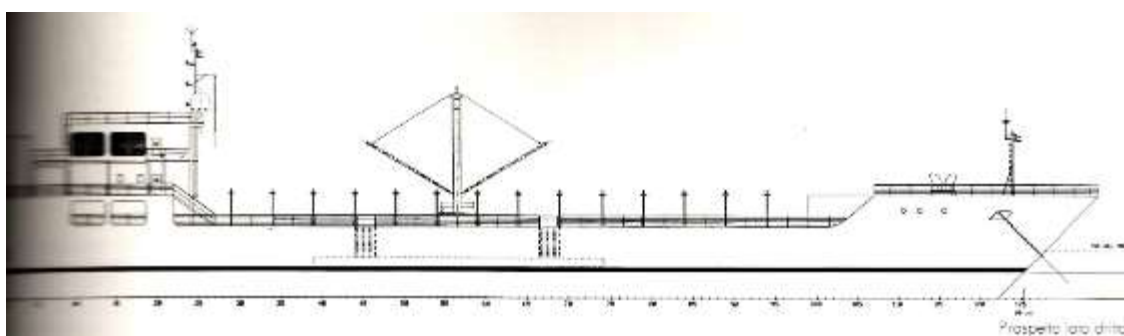


Fig. 54 Vista lateral do *Padiglione Italia*

Fonte: Revista GB Progetti. N.7, 1991, p. 93.

O complexo também chamado de *Nave Italia*¹⁴⁰ abrigou a parte destinada à Itália na Expo'92 e se desenvolveu em torno dos elementos mais significativos do histórico aniversário. Segundo Roberto (MACCHI; ROBERTO, 1991, p. 94), o local escolhido por Piano, na junção do centro histórico com o porto, significa antes de tudo o encontro entre os fatores humanos, técnicos e cosmopolitas, o que conferiu ao evento um cenário verdadeiramente único. O mesmo autor menciona que os problemas enfrentados pelo projeto foram os condicionantes da implantação de um porto bastante antigo, o custo dispendido pela intervenção de reuso, o temor do adensamento volumétrico ou de realizações inúteis (idem).

Nota-se realmente que resultou um edifício de dimensão volumétrica bastante considerável, sobretudo na parte em forma de navio, cujas paredes formam

¹⁴⁰ Navio Itália, tradução nossa.

empenas que não possuem janelas, nem mesmo outros tipos de vazios. Porém, essa sensação é diminuída ao pedestre pela gradual transição entre as aberturas metálicas da parte frontal em terra firme, evitando um impacto perceptivo muito grande.

O *Acquario* [Fig. 53] foi projetado de acordo com os técnicos da *Italimpianti* que coordenou o projeto geral da obra além de cuidar da direção e execução dos trabalhos que foram realizados em parte na área aterrada e o restante no lado externo à *Ponte Spinola*, em pleno mar. Para a construção no local da obra de fundação da banheira se tornou necessária a criação de um cais seco escavado sob o nível do mar em uma profundidade de -6,85m.

A construção foi possível graças à cinta de membranas impermeáveis cravadas por tirantes no extrato argiloso. A realização das obras de concreto armado no seu interior requereu a escavação do terreno e o estancamento da água. Parte da fachada foi construída com perfis de aço e laje de metal ondulada com molde superior de concreto armado (BALLERINI, 1991, p. 86). Em suma, a complexidade do projeto – por conter banheiras destinadas a receber os animais de peso elevado, sistemas de irrigação e ventilação específicos e assim por diante – requereu a colaboração de um grande número de técnicos de várias áreas de conhecimento para tornar possível a construção daquele edifício.

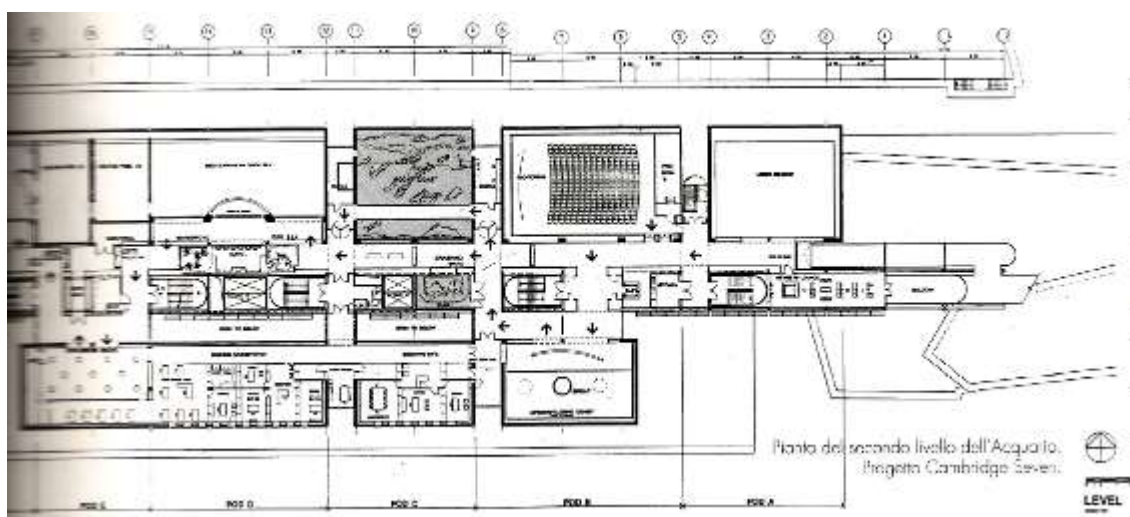


Fig. 55 Planta Baixa segundo pavimento do *Acquario*

Fonte: Revista GB Progetti. N.7, 1991, p. 89.

De forma geral, o Projeto *Porto Antico* respeitou os prédios existentes, procurando manter o limite dos gabaritos, os materiais construtivos e portantes, os

acabamentos e cores, fazendo a adequação entre novas e velhas tipologias construtivas a exemplo do *Acquario* e do *Magazzini del Cotone*. Tal situação pode ser conferida na [Fig. 56], desenho que demonstra o resultado das intervenções urbanas realizadas na década de 1990.



Fig. 56 Vista da área da Expo '92. Em evidência o *Bigo*.

Fonte: Revista GB Progetti. N.7, 1991, p. 40.

A parte italiana da exposição, conforme seu curador Macchi (MACCHI; ROBERTO, 1991, p. 94), exibiu o contexto no qual Colombo agia, apresentando instalações sobre o mar “carregado de perigo, de incógnitas, de legendas, medos e esperanças, onde o mito se confunde com a ciência”, mas remonta ainda que “as profundezas do mar, a dinâmica e química da água depois de 500 anos ainda mantêm muitos segredos que a ciência procura descobrir”¹⁴¹. Segundo o curador, a ideia de abordar tais temas vem colaborar com a memória do navegador que, com escassos recursos técnicos, enfrentou o desafio que o fez romper com os dogmas medievais. Macchi conclui que “ciência e mito dão respostas semelhantes para a mesma questão”¹⁴². Considerações sobre os feitos de Cristóvão Colombo e a descoberta – ou não – da América à parte, nos interessa identificar a antiga construção e a afirmação de um mito, sobre a figura do navegador genovês.

Conforme narram Macchi e Roberto (idem, p. 95), no *Acquario*, a primeira parte do percurso expositivo tratou de privilegiar o mar entendido como a grande reserva da humanidade. Juntamente com os recursos científicos foram colocados os tradicionais tesouros marinhos e obras criadas com elementos do mar tais como as conchas, pérolas e corais. No edifício do navio, a exposição entrou no território que

¹⁴¹ No original: “*mare carico di pericoli, di incognite, di legende, di paure e di speranze dove il mito si confonde con la scienza [...].nella presenta una emergenza, una svolta capitale, ma gli abissi marini, la dinamica e la chimica delle acque dopo 500 anni ancora oggi conservano molti segreti che la scienza cerca di svelare*”.

¹⁴² No original: “*scienza e mito danno risposte simili allo stesso quesito*”.

envolve a dimensão humana na relação com o mar. Disfrutando das potencialidades do espaço.

O percurso se desenvolveu segundo uma diretriz temporal correspondente aos eixos longitudinais da construção. A narração foi dividida em quatro grandes períodos históricos: a) O mundo antigo; b) Colombo: o mundo novo; c) A exploração do mundo; d) A medida do mundo. Para cada um destes períodos deu-se o desenvolvimento histórico de acordo com as três diretrizes temáticas a seguir: a fabricação do navio, a forma do navio e a navegação (ibidem).

Fora do prédio, mas junto ao *Padiglione Italia*, conforme relato de Berio (1991, p. 96), foi programada a apresentação de um show teatral com a cenografia de Renzo Piano em colaboração com o teatro de Gênova sob o tema de *Moby Dick*¹⁴³. O projeto musical de rua de criação do próprio Berio visou valorizar não só a dimensão analítica do projeto de Renzo Piano, mas também as dimensões conceituais e poéticas. O memorial do projeto musical consagrou o espaço aberto como o palco ideal para a apresentação do som que, já naquela época, contava com tecnologia adequada para esse tipo de espetáculo (idem). A ideia do espetáculo foi se modificando ao longo do período e em função da falta de recursos e de outros problemas, e o concerto foi realizado diariamente em pequenas partes com duração de três minutos, e transmitido através da rádio, como podemos constatar na notícia do *Jornal Il Secolo XIX* (31/03/92, p. 13).

Em síntese, embora grande parte da bibliografia “oficial” consultada tenha demonstrado a questão técnica, os preceitos, os memoriais, as conceituações e as tomadas de decisões, os acordos e arranjos políticos, os planos e estudos desenvolvidos e a parte lúdica e poética do processo de realização da Expo’92; os recortes de jornais, as visitas de campo e as entrevistas indicaram que os anos de preparação para a comemoração não foram serenos e envolveram muitas

¹⁴³ *Moby Dick* é um clássico romance de Herman Melville bastante informativo, pois apresenta inúmeros detalhes sobre a baleia cachalote e a pesca baleeira em New Bedford, cidade norte-americana que dominava este setor no século 19.

discussões¹⁴⁴, manifestações¹⁴⁵, denúncias de corrupção¹⁴⁶, greves¹⁴⁷, atrasos e problemas em obras¹⁴⁸ e ânimos exaltados.

¹⁴⁴ A três meses das comemorações, a “Expo perde o seu mestre de cerimônias”. Segundo o Jornal *Il Secolo XIX*, Alberto Solera, ex-embaixador italiano, teria dado a declaração de que é impossível, com a atual estrutura, colocar em dia o cerimonial para a inauguração e para as previstas visitas dos homens do Estado. “Depois de apenas dois dias do julgamento substancialmente positivo dos Comissários Geral dos mais de quarenta países expositores, a máquina organizadora da Expo arrisca ficar presa clamorosamente em uma das engrenagens mais delicadas. No original: *L'Expo perde il suo cerimoniere*” [...] “*dopo due soli giorni dal giudizio sostanzialmente positivo espresso dai commissari generali degli oltre quaranta Paesi espositori, la machina organizzativa dell'Expo rischia di incepparsi clamorosamente in uno degli ingranaggi più delicati*” (*Il Secolo XIX*, 19/02/92, p. 10).

¹⁴⁵ Na notícia do Jornal *Il Secolo XIX* do dia 12/10/91, verificamos o fato de que três índios colocaram em acusação o navegador genovês, os conquistadores e a assim chamada civilização europeia, levantando dados brutais das 3 milhões de mortes no Caribe (12 anos depois do desembarque de Colombo), dos 24 milhões de africanos escravizados e dos 9 milhões mortos. Segundo eles, “parece evidente que a descoberta que estamos festejando é a de um evidente genocídio. [...] “Vocês a chamam descoberta, nós, invasão.” No original: “*Sembra evidente che la scoperta che ci apprestiamo a celebrare sia stata un autentico genocidio. [...] Voi la chiamate scoperta, noi invasione*” (*Il Secolo XIX*, 12/10/91, p. 9). Outro caso a se relatar foi a manifestação de jovens militantes que também alegavam que a empreitada de Cristóvão Colombo teria significado o fim de uma civilização milenar e o começo de um período escravocrata. Na ocasião foram distribuídos folhetins contendo um dossiê contra a Expo '92. O material inspirava-se em uma escrita que há muito tempo havia sobre os muros da *Sottoripa*: “*Colombo boia, Colombiane Mangiatoia*” que constitui um trocadilho onde “*boia*” significa carrasco e “*mangiatoia*” o lugar onde as pombas (*colombiane*) comem. Portanto a expressão se refere ao personagem de Colombo como um carrasco por ter iniciado o período de exploração europeia e também pelo fato de as Colombianas ser uma festa direcionada à um determinado grupo de pessoas, as mesmas que vêm se alimentando dos recursos levantados durante todo este tempo (*Il Secolo XIX*, 13/10/91, p. 13).

¹⁴⁶ A chamada do artigo “Após o evento, fechado o antigo porto, o buraco do Ente continua e agita a polêmica. As contas da Expo não fazem sentido. [...] Explodiram na Província as tensões acumuladas durante a gestão da Expo que fez muitas vezes discutir, e começam a pressionar pedidos de esclarecimento sobre o buraco do orçamento” é um apanhado geral das inúmeras reportagens relativas às finanças e à corrupção. No original: “*Finita la kermesse, sprangato il Porto Antico, resta il buco dell'Ente e scoppia la polemica. Expo i conti non tornano. [...] Sono esplose in Provincia le tensioni accumulate durante una gestione dell'Expo che ha fatto spesso discutere, e partono pressanti richieste di chiarimenti sul buco di bilancio*” (*Il Secolo XIX*, 25/09/92, p. 13).

¹⁴⁷ A notícia do jornal *Il Lavoro* comunica a decisão de greve por parte dos trabalhadores dos escritórios do Ente Colombo: “Certos de terem desenvolvido com seriedade e empenho o seu papel, os trabalhadores rejeitam a lógica desta empresa que tem a intenção de “espremer” uma estrutura já seriamente afetada por atrasos burocráticos e políticas conflitantes. Então a crítica ao engessamento de decisões que impede a solução de problemas e a determinação de futuras atividades e gestões da área expositiva”. No original: “*Certi di avere svolto con serietà e impegno il proprio ruolo, i lavoratori rifiutano la logica di questa azienda che intende “spremere all'osso” una struttura già fortemente penalizzata da rallentamenti burocratici e volontà politica contrastanti. Poi la critica all’“immodilismo decisionale che impedisce la soluzione dei problemi e la determinazione delle future attività e gestioni dell'area espositiva*” (*Il Lavoro*, 01/04/92, p. 3).

¹⁴⁸ Suspense sobre o buraco em *Caricamento*. Este foi o título de uma reportagem a respeito das obras na *Piazza Caricamento* que, segundo o Jornal *Il Secolo XIX*, passavam por problemas, dúvidas e polêmicas a respeito do material arqueológico emergido e das questões estruturais em pleno canteiro de obras da Expo'92. O mesmo texto indica o atraso nas obras e propõe a discussão sobre o que fazer dos canteiros que “necessariamente ficarão abertos como aqueles da metropolitana”. No original: “*necessariamente, resteranno aperti, come quello della metropolitana*” (*Il Secolo XIX*, 25/09/92, p. 13).

2.4 REGISTROS RECENTES DO PROJETO PORTO ANTICO

Sobre as expectativas, e depois desses anos bastante agitados, a população desejava para a *Regione Liguria* um ano de 1992 com o centro histórico limpo e restaurado, o fim dos trabalhos em curso, um porto que funcione e o “extermínio” de arranha-céus. Todos esses desejos estavam ligados diretamente às transformações urbanas da época. Essa conclusão foi alcançada através do resultado de uma pesquisa realizada com 653 pessoas, que implicou na elaboração de um “mapa” de desejos e de necessidades dos habitantes da região. Além dessas respostas incididas para a cidade de Gênova, podemos verificar ainda para todas as cidades da *Regione Liguria*, a preocupação com o meio ambiente e ecologia, prestação de serviços, oferta de trabalho, e qualidade política [Fig. 57] (*Il Secolo XIX*, 15/12/91, p. 8).

SONDAGGIO Ecco l'inedita mappa dei desideri e dei bisogni dei liguri / 1

S'io fossi Babbo Natale

Sciù Parodi vuole meno soldi ma più serenità



AL PARRE
 Consiglio meno cittadini
 Alti 40 anni di Anonelli
 Cambiare il governo
 Cambiare il partito
 Cambiare il presidente
 Cambiare tutti
 Sali in banca e profumare
 Zeno

A GENOVA
 Buon governo
 Centro storico pulito
 Centro storico restaurato
 Due camoristi
 Aze parole
 Una casa per gli anziani
 La fine dei lavori in corso
 Il secondo accogito
 Miglior calcio italiano
 Niente
 Un porto che funzioni
 Prontogi
 Spazzini
 Togliere il grattacielo
 Ritare il Carlo Felice

ALLA FAMIGLIA
 Un grosso assegno

A SE STESSI
 500 milioni
 Un marito e rozano
 Un milione di dollari
 Un cane
 Una Ferrari Targa Roma
 Mio figlio mettere a casa
 Un telefono cellulare
 Un cane
 Una moglie (della casa e della)
 Verdi anni di meno
 Niente
 Meno tasse
 Profumo
 Qualche giorno per me
 Sordani
 Biacopie
 Vivere qualche anno di più
 Vivere in un mondo migliore

LA MAPPA DEI DESIDERI DEI LIGURI

	TOTALE	UOMINI	DONNE	GIOVANI (meno di 35 anni)
PER LA MIA CITTÀ	1) Verde-ecologia 2) Migliori servizi 3) Lavoro 4) Qualità politica	1) Riduzione traffico 2) Verde 3) Migliori servizi 4) Lavoro e sviluppo 5) Qualità politica	1) Verde 2) Riduzione traffico 3) Migliori servizi 4) Lavoro	1) Ecologia 2) Migliori servizi 3) Lavoro
PER L'ITALIA	1) Qualità politica 2) Pace e benessere 3) Lavoro	1) Senno e parti migliori 2) Pace e sviluppo 3) Pace e benessere	1) Pace e benessere 2) Servizi migliori 3) Lavoro e sviluppo	1) Qualità politica 2) Lavoro e sviluppo 3) Pace e benessere
PER LA MIA FAMIGLIA	1) Beni materiali 2) Serenità/pace 3) Salute 4) Casa	1) Beni materiali 2) Serenità/pace 3) Salute	1) Beni materiali 2) Salute 3) Serenità/pace 4) Casa	1) Serenità/pace 2) Casa 3) Salute 4) Beni materiali
PER ME	1) Salute 2) Serenità 3) Soldi e gioielli	1) Salute 2) Serenità 3) Soldi	1) Salute 2) Serenità 3) Gioielli	1) Serenità 2) Soldi 3) Casa utili 4) Lavoro 5) Salute

Fig. 57 Se eu fosse o Papai Noel. Mapa dos desejos dos cidadãos.

Fonte: Jornal *Il Secolo XIX*, 15/12/91, p. 8

Esta pesquisa de jornal, quando apoiada nas demais fontes levantadas, pode apresentar subsídios para inúmeras interpretações, nos mais variados caminhos, mas interessa ressaltar o quanto a zona portuária e o centro histórico significam para a população genovesa, a começar pelo fato de desejar o centro histórico limpo e restaurado e também o fim dos canteiros de obras que atrapalhavam a dinâmica cotidiana da cidade, como pudemos constatar ao longo da pesquisa em jornais¹⁴⁹.

O ano de 1992 chegou e os resultados da Expo não foram significativos. Agosto foi o mês de maior número de pessoas em férias e mesmo assim a cidade não lotou os albergues nem mesmo com toda programação das Colombianas. Segundo publicação no jornal *Il Secolo XIX* (10/09/92, p. 13), a crise econômica comprometeu os resultados obtidos na primeira metade de 1992 e mesmo a Copa do Mundo de 1990 trouxe resultado mais expressivo para a cidade do que aquele gerado pelo evento genovês.

Que restaram *déficits* não houve dúvida:

Uma simples pergunta à qual até agora ninguém responde: de quanto é o *déficit* do Ente? Que há *déficit* não há dúvida. Não as tem, por exemplo, o presidente da *Regione* Edmund Ferrero, que nos últimos dias tem lançado um pré-alarme sobre as contas falimentares do Ente.¹⁵⁰ (*Il Secolo XIX*, 25/09/92, p. 13).

O desabafo emitido pelo presidente da *Provincia* na mesma ocasião vem a confirmar os resultados:

Longe se vão os dias – diz [o presidente da província, Franco Rolandi] – de sonhos e vãos de fantasia. Na verdade, talvez eles nunca tenham vindo. Mas hoje mais do que nunca, precisamos manter nossos pés no chão¹⁵¹ (idem).

A mesma notícia comunica que no projeto da convenção assinado em 14 de agosto de 1992, há a previsão de obter eventuais receitas através do instrumento de subconcessão que devem ser utilizadas para preencher o "gap" provocado pelas

¹⁴⁹ Por exemplo, a chamada do artigo publicado no jornal *Il Secolo XIX* anuncia: "São sessenta os canteiros abertos na cidade: taí como são gastos os 820 bilhões investidos pelo Estado e pelos entes locais. Roma pede à Gênova as contas das Colombianas". No original: "*Sono sessanta i cantieri aperti in città: ecco come vengono spesi gli 820 miliardi investiti dallo Stato e dagli enti locali. Roma chiede a Genova il conto delle Colombiane*" (*Il Secolo XIX*, 05/12/91, p. 13).

¹⁵⁰ No original: "*Una domanda semplice alla quale per ora nessuno risponde: a quanto ammonta il deficit dell'Ente? Che deficit ci sia nessuno ha dubbi. Non li ha per esempio il presidente della Regione Edmondo Ferrero, che nei giorni scorsi ha lanciato un pre-alarma sui conti fallimentare dell'Ente*".

¹⁵¹ No original: "*Sono finiti i tempi – dice [il presidente della Provincia, Franco Rolandi] – dei sogni e dei voli con la fantasia. Anzi, forse non sono mai venuti. Ma oggi più che mai è necessario stare con i piedi per terra*".

obras construídas e não financiadas. Isto sem contar com o fato do não recolhimento de considerável quantia monetária devido a menor afluência de visitantes do que a prevista durante os três meses de exposição: 1,7 milhão em vez de 3,5 milhões (idem).

O comitê formado pelos cinco Entes – *Regione, Provincia, Comune, C.A.P. e Cammera di Comercio* –, a quem o Estado confiou a gestão da área reestruturada do porto genovês, deu origem a uma sociedade que o dirige até o presente momento, *Società Porto Antico* (S.p.A). Em parte dos anos de 2012, em razão do estágio de doutorado realizado em Gênova, foi possível constatar que as maiores críticas da população com relação ao Projeto *Porto Antico* é a utilização dos espaços internos aos edifícios restaurados, como o *Magazzini del Cottone*, que permanece em grande parte desocupado. As problemáticas do patrimônio instalado na zona portuária de Gênova parecem resultar de um projeto urbano que na tentativa de proteger e conservar esse patrimônio, acaba por conservar somente o que Del Brenna chama de “*guscio architettonico*”, isto é, a casca arquitetônica e urbanística, esvaziando de conteúdo o bem que pretende preservar (2011, p. 3).

Nos espaços livres verificou-se que circula diariamente um contingente muito grande de pessoas, especialmente nas áreas próximas à frente marítima. Nesses locais, anexos a pontos turísticos como o *Acquario*, concentram-se principalmente os imigrantes africanos e equatorianos que, em situações de ilegalidade ou mesmo por não receberem orientação por parte do poder público, vendem suas mercadorias em busca de meios de sobrevivência. Nas ruas paralelas ao arco portuário, no centro histórico, a situação de degradação permanece. É imprescindível sublinhar que a conformação medieval da cidade genovesa resultou na escassez de espaços públicos e áreas verdes do centro histórico. Por esse fato, em comparação com o Rio de Janeiro, a necessidade de espaços livres por parte daqueles cidadãos é consideravelmente maior.

3 OS FATOS. RIO DE JANEIRO, CIDADE MARAVILHOSA

É do começo do século 20, época de grandes intervenções urbanas, a dupla autoria da alcunha “Cidade Maravilhosa”. Segundo Mello (2010, p. 165), surgiu com o romancista maranhense Coelho Neto¹⁵² que a chamou assim pela primeira vez em 29 de novembro de 1908, no artigo “Os Sertanejos”, publicado nas páginas do Jornal A Notícia. Duas décadas depois, Neto lançou o livro de contos “Cidade Maravilhosa”. Segundo Carvalho (1989), Mendes (1994) e Leite (1998), o termo teria sido usado pela primeira vez pela por Jeanne Catulle-Mendès, uma poetisa francesa que esteve no Rio de Janeiro em 1911. Naquele período, Mendès publicou um livro de poemas intitulado “*La Ville Merveilleuse*” (1913). Em 1934 a expressão foi utilizada em uma marchinha de André Filho e assim foi levada adiante (MELLO, 2010, p. 165).

Neste capítulo é apresentado o segundo caso referência, o Projeto Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro de modo com que a comparação entre os acontecimentos levantados na cidade brasileira e italiana possa ser aprofundada. Assim sendo, o Capítulo 3 apresenta estruturação análoga ao capítulo anterior, dividida em quatro momentos. **O primeiro** consiste em um breve relato sobre a origem e história de ocupação do núcleo urbano especialmente da Zona Portuária do Rio de Janeiro. A cidade surgiu com função de garantir o controle sobre o território e da mão de obra servil devido à disputa entre nações europeias. É possível notar que desde o início de sua ocupação até o final do século 19 o formato em planta da região portuária do Rio de Janeiro permaneceu quase inalterada.

¹⁵² Segundo *website* da Academia Brasileira de Letras, Henrique Maximiano Coelho Neto, foi membro fundador da instituição, juntamente com outros nomes tais como Artur Azevedo, Graça Aranha, Joaquim Nabuco, José Veríssimo, José do Patrocínio, Olavo Bilac Rui Barbosa e muitos outros. Disponível em: <http://www.academia.org.br/abl/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=2> Acesso em: 19 mar. 2014.

A grande transformação deu-se a partir do começo do século 20 que representa a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana. Nesse período começa a implantação das obras do Plano Pereira Passos que se estenderam durante anos. Se os anos 1920 foram bastante prósperos para o Rio de Janeiro, a “crise de 1929 e a Revolução de 1930 consolidaram a economia paulista como a principal beneficiária da expansão industrial”. A partir de 1960, o declínio econômico carioca acelerou-se.

Ressalta-se a pontuação e indicação de elementos (marcos espaciais, monumentos e lugares) representativos para a cidade e descrição do ambiente urbano (principais edificações, espaços públicos, relação centro histórico e porto, vias e avenidas, cais, igrejas, arquitetura, sociedade, adensamento urbano, economia, serviços, benefícios e inconveniências, episódios históricos, situações de riqueza e abandono, o novo porto em Sepetiba). O item busca elucidar o leitor sobre os principais acontecimentos e adianta, em alguns momentos, algumas comparações com o primeiro caso referência.

O segundo momento, compreende o histórico de intervenções no local e busca fazer concisa introdução sobre os principais planos urbanísticos desenvolvidos ao longo das últimas décadas sem pretensão de aprofundá-los, o que seria inviável de acordo com o foco dessa tese. Primeiramente são apresentados os planos de 1876 e de 1903, isto é, o conjunto de dois relatórios (um de 1875 e outro de 1876) que veio formar o 1º Plano Urbanístico da Cidade do Rio de Janeiro e, posteriormente, o Plano de Melhorias Urbanas do Prefeito Pereira Passos (do início do século 20). O Plano de melhorias foi o responsável por mudar profundamente a forma urbana da região portuária e ganha especial atenção no item que descreve as obras propostas e efetuadas (dragagens, abertura e ampliação de vias, construção de armazéns internos e externos, colocação de guindastes e outras).

Depois, são expostos os planos, programas e projetos da segunda metade do século 20, dentre eles, destacam-se a criação do Parque do Flamengo (anos 60), projeto SAGAS (nome composto pelas iniciais dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, 1984), o Plano de Desenvolvimento Portuário (final da década de 1980), Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária (1992), Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro (1994), Programa Favela-Bairro (1994), Programa Novas

Alternativas (PNA, 1996), Programa de Recuperação Orientada (ProRIO, 1998), I Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Rio Sempre Rio (2002). Esses planos são listados rapidamente e ressaltados os elementos que deram continuidade. Com especial importância, sublinha-se o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro (Projeto Porto do Rio, 2001) que forneceu subsídios para a elaboração do Plano de Revitalização e Reestruturação da Zona Portuária (2009), mais conhecido por Projeto Porto Maravilha.

O terceiro momento apresenta o estabelecimento das premissas até a fase de implantação do Projeto Porto Maravilha. A primeira parte deste item relaciona os fundamentos do projeto implementado com os estudos do Projeto Porto do Rio (2001) e identifica as afinidades e diferenças. Neste momento é apresentada a forma de seleção de propostas para o projeto Porto Olímpico e o arquiteto vencedor, o cronograma e a divisão das obras em etapas (de acordo com o financiamento apanhado), a listagem das intervenções (itens a valorizar, zoneamentos e funções, medidas para a preservação do patrimônio, urbanização de píeres, calçamento, iluminação pública, drenagem, arborização de eixos de ruas principais, prolongamento de ruas e túneis, derrocada da Perimetral, demais programas complementares, concessões e outros trâmites político/administrativos). A segunda parte versa sobre a fase realizadora do projeto, obstáculos e facilidades, incrementação de leis e instrumentos, arranjos políticos, administrativos e processuais, estabelecimento de figuras jurídicas e suas funções, e o estudo de algumas obras propostas pelo Porto Maravilha. O item apresenta extenso material visual fotográfico, de desenho técnico, perspectivas e croquis, além de observações obtidas através das visitas de campo.

O quarto momento refere-se aos registros mais recentes da área do mesmo projeto. Esse capítulo tem a propriedade de não se concluir a partir do momento em que o Projeto Porto Maravilha ainda está sendo implantado na zona portuária do Rio de Janeiro.

3.1 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO. UM BREVE RELATO

Se a história de Gênova é profundamente assinalada pelas conquistas de um reconhecido navegador como Cristóvão Colombo, a história do Rio de Janeiro é marcada pela chegada dos portugueses, dentre eles Gonçalo Coelho (1503), Fernão de Magalhães (1519), Martim Afonso de Sousa (1531) e Tomé de Sousa (1553). Se lá a preocupação de proteção do porto dizia respeito basicamente às intempéries e ao processo de dominação das características geográficas e ambientais, aqui, os portugueses encontraram a maior dificuldade em vencer a atuação de corsários, que saqueavam seus navios inimigos (FIGUEIREDO, 2005, p. 15). Se Gênova acumulou histórica fortuna através de seu porto, o Rio de Janeiro foi o principal escoadouro das riquezas da colônia e entrada de produtos e escravos.

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, atual município do Rio de Janeiro e capital do Estado de mesmo nome [Fig. 58], foi fundada por Estácio de Sá em 1º de março de 1565 como uma das medidas para garantir o controle sobre o território e da mão de obra servil devido à disputa entre Portugal e França (idem, p. 19). Segundo Figueiredo (idem, p. 21), “a população da cidade naquele período era de apenas 900 europeus e de cerca de 3.000 índios”. É importante destacar que nesse período Gênova já era reconhecida pela sua riqueza e opulência, posição conquistada, inclusive, pelo seu papel de destaque nas artes.



Fig. 58 Localização do Estado do Rio de Janeiro no mapa do Brasil

Fonte: IBGE¹⁵³

¹⁵³ Disponível em: <http://mapas.ibge.gov.br/> Acesso em: 10 ago. 2011.

O início da ocupação da região portuária do Rio de Janeiro se deu no final do século 16 quando foi tomada por agricultores [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Segundo Cardoso (1987, p. 15), até o final desse século, a cidade limitava-se pelos morros que balizavam a área de expansão urbana. A seguir apresentamos a sequência de desenhos que demonstra, resumidamente, o processo de transformação sofrido pela zona portuária carioca ao longo dos últimos séculos.

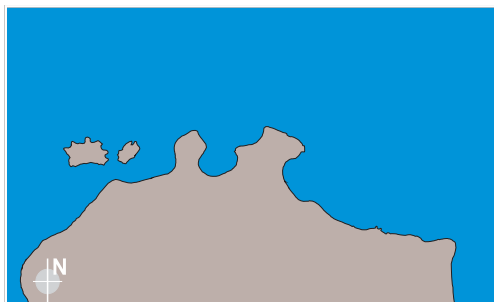


Fig. 59 Desenho Caroline Amaral sobre planta da zona portuária no início do século 19.

Fonte: CARDOSO, 1987



Fig. 60 Desenho Caroline Amaral sobre planta da zona portuária no final do século 19.

Fonte: CARDOSO, 1987, p.102



Fig. 61 Desenho Carolina Amaral sobre planta da zona portuária no início do século 20, após a reforma urbana e modernização do porto.

Fonte: CARDOSO, 1987, p.103.

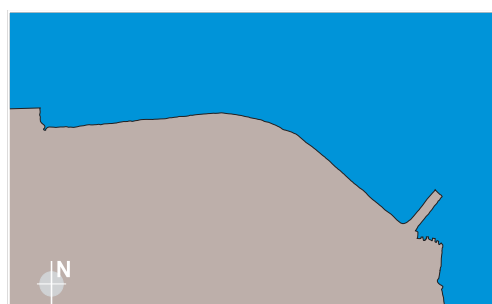


Fig. 62 Desenho Caroline Amaral sobre planta da zona portuária no início do século 20.

Fonte: CARDOSO, 1987, p.19.

Através da análise dos desenhos acima é possível notar que desde o início de sua ocupação até o final do século 19 o formato em planta da região portuária do Rio de Janeiro permaneceu quase inalterada. Uma diferença constatada foi a junção na área do Morro da Saúde com o restante do porto. Entretanto, muitos morros foram demolidos, a exemplo dos morros do Castelo (na década de 1920) e de Santo Antônio (parcialmente derrubado junto ao Largo da Carioca), como veremos no decorrer dessas linhas. Em seguida, praias, lagoas e manguezais foram aterrados e fizeram com que a paisagem urbana carioca se alterasse profundamente [Vide Linha

dos Fatos no Apêndice I] (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 105). Vale lembrar, a propósito, que em Gênova não ocorreu demolição de morros.

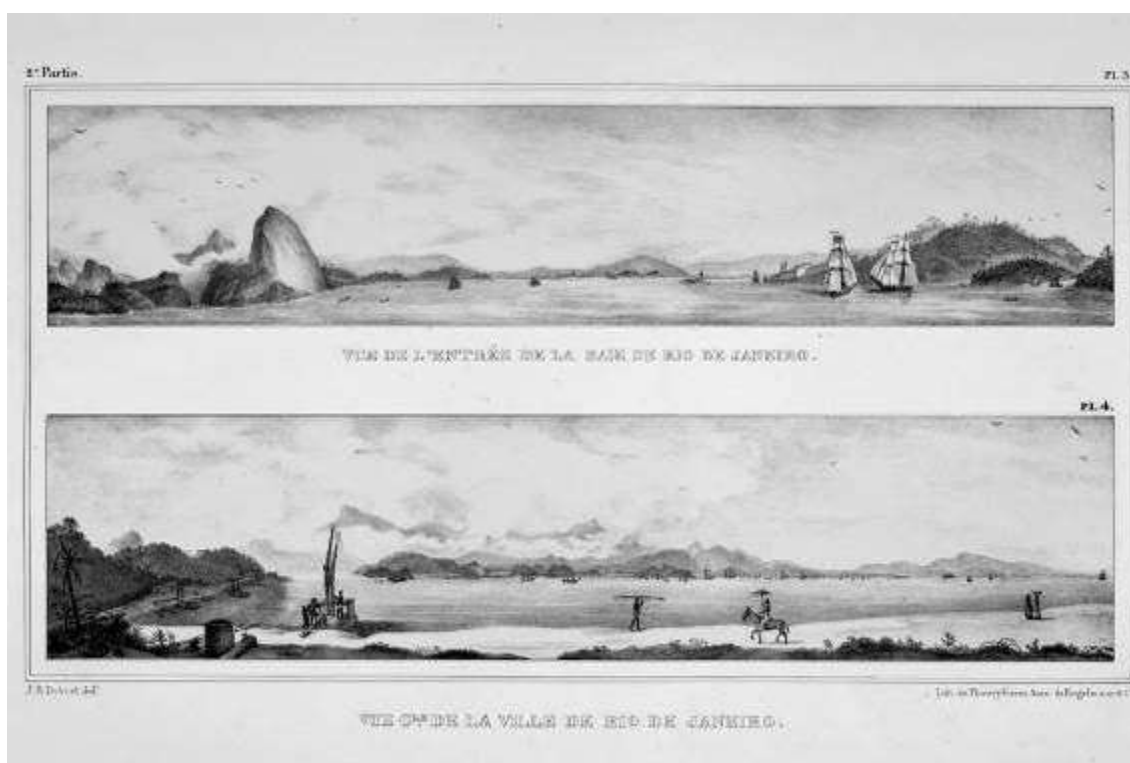


Fig. 63 Vista da entrada da Baía do Rio de Janeiro. Jean Baptiste Debret, s/d.

A entrada da Baía de Guanabara (primeira ilustração) e a vista geral do Rio de Janeiro (segunda) desenhadas por Debret evidenciam a paisagem natural e a escassa densidade demográfica dos princípios da ocupação urbana da cidade. No começo do século 18, surgiram as primeiras construções para fins religiosos e de defesa do Rio de Janeiro colônia que hoje formam um conjunto de bens tombados pelo IPHAN¹⁵⁴. Nesse momento, Gênova se especializava na exportação de tecidos locais e na comercialização de novas mercadorias. [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]

Por volta das décadas de 1760 e 1770, o comércio de escravos que era feito na Rua Direita (atual Av. Primeiro de Março) e na Rua do Cano (Rua da

¹⁵⁴ Dentre elas, destacam-se aquelas localizadas no Morro da Conceição tais como o Palácio Episcopal (1702) e a Fortaleza da Conceição (1713). Além desses edifícios, surgiram também a Igreja de Santa Rita na Rua Marechal Floriano (1721) e a Igreja de São Francisco da Prainha (1738) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I] (IPHAN, 2013).

Assembleia), no centro da cidade, foi transferido para o Valongo¹⁵⁵, área que constituía a enseada entre o Morro da Conceição e os morros do Livramento e da Saúde. O local era considerado pacato, com as casas dispostas de frente para a baía e o conjunto de edifícios se completava com os grandes estabelecimentos de depósitos de escravos que alcançaram, em 1827, um número bastante expressivo de 50 unidades (FIGUEIREDO, 2005, p. 78).

O deslocamento do ponto de comércio de escravos para o Valongo impulsionou o desenvolvimento urbano local a partir da crescente atividade portuária e dinamizou a ocupação dos morros e planícies próximas, criando condições para o surgimento dos bairros Gamboa, Saúde e Santo Cristo (CARDOSO, 1987, p. 31). Segundo Penalva Santos (2003, p. 94), é neste século que se inicia a grande concentração populacional verificada atualmente no Rio de Janeiro e essa situação está relacionada com a situação político-administrativa de quando a cidade se tornou capital colonial em 1763 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Ainda conforme a autora, as funções administrativas que a cidade exercia no período em que era capital proporcionaram não somente a concentração de pessoas, mas também o fluxo de recursos que se traduzia no incentivo às atividades econômicas em atendimento ao seu “importante mercado consumidor” (idem).

A respeito da capacidade de concentração de pessoas que verificamos ao longo da história do Rio de Janeiro, também foi possível constatar esse fator na cidade italiana. Se no passado Gênova foi ponto de partida (no século 19, saíram milhares de italianos em busca de melhores condições de vida, principalmente rumo ao Brasil e à Argentina), na atualidade representa um importante lugar de chegada, especialmente para africanos e latino-americanos atraídos pela expectativa de encontrar uma situação mais vantajosa de oferta de empregos. Dados do *Stituto Nazionale di Statistica* indicam que se trata de uma das regiões italianas com maior concentração de cidadãos equatorianos, peruanos e dominicanos. Anteriormente a isso, a vinda dos sulistas que subiam o país em busca de um futuro mais promissor já demonstrava o poder de concentração de pessoas exercido pela *Regione Liguria*.

¹⁵⁵ Há uma versão de que essa transferência tenha se dado por ordem do Marquês do Lavradio que julgava o procedimento constrangedor e prejudicial à imagem da cidade (FIGUEIREDO, 2005, p. 78). Outra narrativa diz respeito à um grupo de vereadores que teriam convidado médicos e cirurgiões para deliberarem sobre o “grande prejuízo que causavam nesta cidade os escravos que estavam à venda pública pelas principais ruas dela” (HONORATO, 2008, p. 68). De forma resumida podemos inferir que há duas histórias: a primeira tem um cunho político e a segunda, além da natureza jurídica, carrega também um caráter higienista.



Fig. 64 Vista da Cidade do Rio de Janeiro. Vilhena, 1775.

Fonte: FIGUEIREDO, 2005, p. 18.



Fig. 65 Vista da Cidade do Rio de Janeiro. Vilhena, 1775.

Fonte: FIGUEIREDO, 2005, p.19.

A união das duas imagens acima forma uma vista panorâmica da região portuária tendo como ponto central, o Morro do Castelo. Aqui podemos visualizar a movimentação comercial existente já no último quarto do século 18. Essas figuras [Fig. 64] e [Fig. 65] ilustram a expansão do setor de comércios, prestação de serviços e indústria que, segundo Penalva Santos (*idem*), criou condições para colocar a cidade em primeiro lugar no Brasil no século 19, tanto em relação aos dados populacionais como em atividade econômica.

A segunda ilustração indica o primeiro ancoradouro da cidade, que partia das imediações do Morro do Castelo. O “primeiro paredão marítimo a ser construído na cidade teria sido justamente ali, na então praia de Nossa Senhora do Ó” (FIGUEIREDO, 2005, p. 117). Parte desse paredão deu lugar a um cais na então Praça do Carmo que mais tarde veio se chamar Cais do Paço. Essa praça foi se alargando em direção ao mar por meio de vários aterros até se tornar a atual Praça

15, espaço que recebeu no século 18, o chafariz de Mestre Valentim. As escadarias paralelas, abertas dos dois lados do chafariz, serviam de pontos de embarque e desembarque (*idem*).

Logo à direita está situada a Ilha das Cobras e pode-se identificar o Palácio Episcopal no alto do Morro da Conceição. Na extrema direita, está representado o Mosteiro de São Bento, cuja construção se deu no período de 1633 a 1671, localizado no morro de mesmo nome. Do outro lado, mais à esquerda onde ficava o cais do Paço Imperial havia uma rampa, por onde a corte portuguesa embarcou de volta para Lisboa, em 21 de abril de 1821. Logo este atracadouro ficou sendo a principal porta de entrada da cidade e herdou o nome do Hotel Pharoux instalado no local onde hoje se ergue o prédio da Assembleia Legislativa (*idem*). A Praia do Peixe segundo Figueiredo (*idem*, p. 118) era o ponto subsequente da orla, indo em direção à Praça Mauá. Ficava entre a antiga Rua do Peixe (Rua do Mercado) e o começo da Rua do Rosário.

No começo do século 19, a ocupação da área que formaria os futuros bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo limitava-se ao litoral da Prainha e do Valongo [Fig. 66]. O Morro da Conceição já possuía inúmeras edificações e seus principais acessos eram através da Rua da Prainha e do Caminho de São Diogo que atravessava o manguezal de mesmo nome, até o Saco do Alferes e a Praia Formosa.

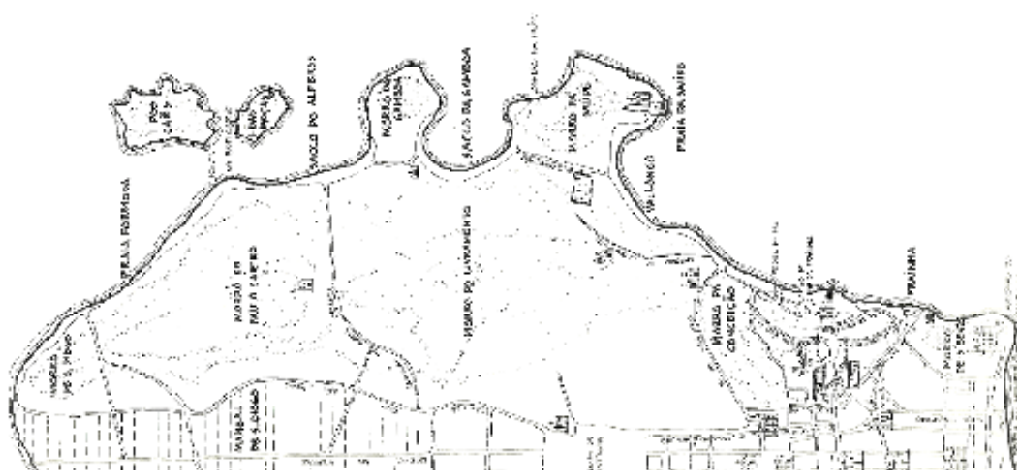


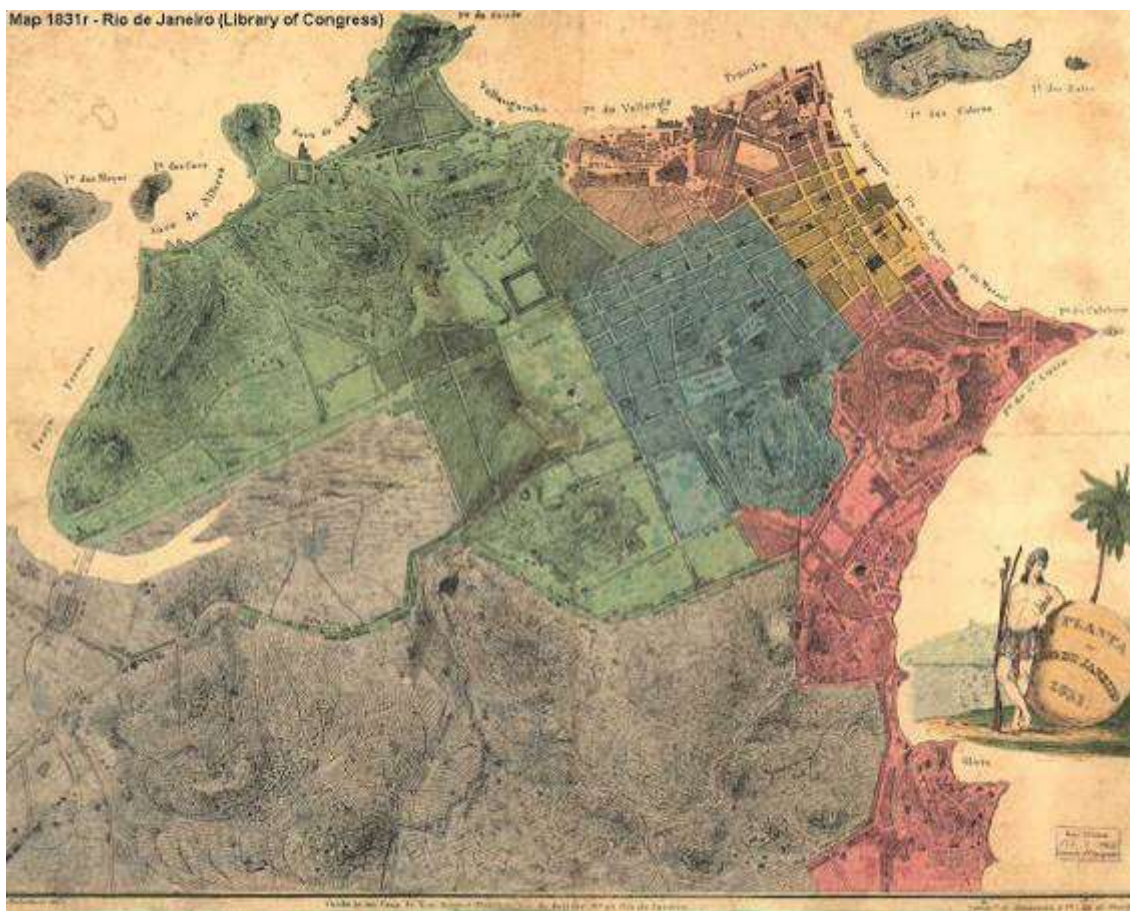
Fig. 66 Mapa da zona portuária do Rio de Janeiro do início do século 19.

Fonte: CARDOSO, 1987.

A malha urbana do Rio de Janeiro limitava-se ao Morro do Castelo e as ruas se dirigiam ao litoral, para o chamado “Campo da Cidade” (atual Campo de Santana). A vinda da família real para o Brasil em 1808 e a subsequente abertura dos portos para as nações amigas de Portugal imprimiram maior dinâmica e desenvolvimento à zona portuária. Novas atividades surgiram para atender não só aos anseios desse grupo, mas também para dar suporte facilitando o desempenho das necessidades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a exercer como sede da monarquia portuguesa. O processo de urbanização da cidade também se generalizou. Chácaras foram divididas em lotes urbanos e diversos logradouros públicos foram criados (CARDOSO, 1987, p. 35) [Fig. 67].

O crescimento financeiro da cidade ocasionado pela entrada do capital internacional através do aumento significativo de importações e exportações refletiu-se em melhorias no setor de serviços públicos tais como transporte, e redes de gás e esgoto e embelezamento urbanos tais como a criação de novos caminhos, repavimentação do calçamento, iluminação e limpeza, visando a melhorar o aspecto da nova capital da monarquia portuguesa. Até então, o Rio de Janeiro era limitado pelos morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e Conceição, mas, foi neste momento que a cidade sofreu uma mudança mais significativa na sua forma urbana. Rio de Janeiro cresceu muito rápido em direção à Lapa, Cidade Nova, Catumbi e Saúde. Em pouco tempo centenas de prédios surgiram na paisagem da cidade (CARDOSO, 1987, p. 45).

Segundo Abreu (1988, p. 35), não se verificava estratificação espacial em termos de classes sociais e a elite local diferenciava-se do resto da população mais pela aparência e requinte arquitetônico de suas fachadas do que da localização de seus edifícios. Era um espaço com grandes diferenças sociais, contando com maioria escrava, o que significa poucos trabalhadores livres e reduzida população de influência política e econômica. As classes menos privilegiadas, por não possuírem poder de mobilidade, adensavam-se cada vez mais em freguesias urbanas como Santa Rita e Santana, dando origem aos bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa (idem, p. 37). O Rio de Janeiro, portanto, passa a ser movido por duas lógicas distintas: escravista e capitalista.



Fonte: *Library of Congress*, Estados Unidos¹⁵⁶.

Fig. 67 Mapa da cidade do Rio de Janeiro, 1831.

Na segunda década do século 19, com a Independência do Brasil (1822), as autoridades passaram a proibir qualquer leilão de escravos no centro comercial da cidade, atividade que não condizia com a nova situação política da capital do país (FIGUEIREDO, 2005 p. 78). A situação política veio consolidar as intervenções urbanas e o desenvolvimento econômico pelos quais a cidade vinha passando. Nessa época, em Gênova, era proposto por Carlo Barabino um Plano de Ampliação das Habitações (1825)¹⁵⁷, realizado pelos empreendedores burgueses somente nos anos 1851-56 (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 208) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice].

Em meados do século 19 foram abertas novas ruas na faixa entre os morros e o mar, da Prainha ao Saco da Gamboa. Data dessa época (1840) a construção do Hospital Nossa Senhora da Saúde, no alto do morro da Gamboa, bem tombado no

¹⁵⁶ Disponível em: http://international.loc.gov/cgi-bin/map_item.pl?data=/home/www/data/gmd/gmd5/g5404/g5404r/ct000633.jp2&style=ascrbib&itemLink=D?ascrbib:1:/temp/~intl_d_GPfL::&title=A%20capital%20do%20Brasil. Acesso em: 19 mar. 2014.

¹⁵⁷ Além disso, em 1835, se construiu a *Carrettiera Carlo Alberto* e a *Terrazza di Marmo* ao longo do *Porto Vecchio* (POLI, s/d, p. 1146).

âmbito Municipal¹⁵⁸. Os aterros efetuados no litoral e o corte de uma porção da Pedra da Prinha deram continuidade à Rua da Saúde, que percorria o Valongo. Sucessivos aterros no Mangue de São Diogo melhoraram o acesso ao Saco do Alferes. Na planície voltada para a cidade surgiram novas ruas que permitiram a expansão do comércio no Centro (CARDOSO, 1987, p. 39).

As áreas centrais embora tivessem mantido sua aparência e forma, a partir de 1850 passaram a sofrer inúmeras transformações¹⁵⁹. As atividades produtivas na região foram as primeiras a se beneficiar com as modificações urbanísticas modernas. Ruas foram calçadas com paralelepípedos, a iluminação a gás foi implantada e posteriormente em 1862 a região começou a ter serviço de saneamento, se tornando a quinta cidade do mundo a possuir tal serviço. Evidentemente, os avanços no serviço de saneamento não representaram melhorias para a população mais pobre que residia no centro da cidade. Os trabalhadores livres, ou escravos, que se mantinham na região por proximidade das opções de trabalho habitavam os cortiços, moradias coletivas e insalubres [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I] (ABREU, 1988, pp. 41-42).

O período que se estende de 1870 a 1902 representa, para a história do Rio de Janeiro, a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana. A implementação dos bondes permitiu um êxodo da população que podia arcar com o ônus desse transporte e influenciou o padrão de ocupação de grande parte da cidade (idem, p. 43). Esta condição de capital colonial, lembra Penalva Santos (2003, p. 93), manteve-se após a independência até o ano de 1891, quando o Rio de Janeiro tornou-se Distrito Federal [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A figura a seguir [Fig. 68] ilustra um panorama da orla carioca nesse período, da orla do Calabouço até o Arsenal da Marinha. Destacam-se o cais dos Mineiros e a Alfândega, obras do século 19.

¹⁵⁸ Em 1835 havia uma linha regular de barcos a vapor ligando Niterói ao Rio de Janeiro que partia da Estação das Barcas, na atual Praça XV. A Companhia de Navegação de Niterói recebeu naquele ano da Inglaterra as três primeiras barcas para serviço: a Praia Grande, a Niteroiense e a Especuladora. Para a Ilha de Paquetá saíam barcas diariamente do Cais dos Mineiros, serviço efetuado por outra companhia. Existia ainda outra linha operada pela Companhia de Navegação de Botafogo que ligava o bairro de mesmo nome ao Cais Pharoux (FIGUEIREDO, 2005, p. 119). Também segundo Figueiredo (idem, p. 142), a utilização dos barcos a vapor para viagens ao exterior era muito tímida ainda no início do século 19, pois eram utilizados basicamente para rebocar os grandes veleiros até a entrada da baía. A primeira linha regular de viagem para o exterior surgiu somente em 1843, cuja ligação se dava entre o Rio de Janeiro e o porto de *Le Havre*, na França.

¹⁵⁹ Cabe ressaltar que é nesse momento que a Lei Eusébio de Queiroz proíbe o tráfico de escravos no Brasil.



Fig. 68 Panorama da orla carioca a partir da Ilha das Cobras.

Fonte: FIGUEIREDO, 2005, p. 117.

No final da década de 1890, o Rio de Janeiro já dispunha de rede de abastecimento de água potável, redes de esgoto, uma incipiente telefonia, um terminal marítimo e quatro estradas de ferro que modificaram a paisagem urbana e reforçaram a vocação portuária da área¹⁶⁰. Da Prainha ao Saco do Alferes, inúmeros cais recortavam o litoral. Um vasto trecho do mangue da Praia Formosa foi aterrado, fazendo desaparecer a Ilha dos Melões e das Moças. No local do aterro projetou-se o loteamento Vila Guarani. Nos morros do Pinto e do Livramento, parcelamentos de chácaras deram origem a inúmeras ruas (CARDOSO, 1987, p. 102).

A proliferação dos cortiços na área central e áreas mais valorizadas da cidade preocupava as autoridades públicas, que combatiam principalmente através de um discurso sanitarista (ABREU, 1988, p. 49). Neste momento, verifica-se um declínio da economia cafeeira na cidade e o setor industrial ainda não havia se firmado, o que ocorreu somente na segunda década do século 20 (ANDREATA, 2006, p. 58) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

A primeira década do século 20 concebe à cidade do Rio de Janeiro uma época de grandes transformações motivadas, sobretudo, pelo imperativo de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação de capital (ABREU, 1988, p. 59). Nesse período começa a implantação das obras do Plano Pereira Passos [Vide Item 3.2] que se estenderam durante anos [Fig. 69] e [Fig. 70]. Da Ponta do Caju até a Praça Mauá uma linha reta foi traçada, o que delimitou os novos aterros que fizeram com que desaparecessem ao todo dez praias: Prainha, Saúde, Chichorra, Gamboa, Valongo, Formosa, Palmeiras, Lázarus,

¹⁶⁰ A construção da Ferrovia Gênova-Turim data de 1853 (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 96).

São Cristóvão e Caju (GASPAR, 2004, p. 128). Neste momento, é necessário traçar um diálogo com a experiência de Gênova, como mencionado no capítulo 2, que renunciou a mesma ideia de unir em linha reta suas *calate*, projeto surgido no Concurso Nacional de 1961.

O novo cais alcançou a distância de 3.500 metros de comprimento e continha 18 armazéns ao longo da Av. Rodrigues Alves. Após a reforma urbana e a modernização do porto, a região dos antigos bairros da Saúde, da Gamboa e do Santo Cristo se transformou: as enseadas e o litoral recortado desapareceram, dando lugar a vastas áreas aterradas limitadas por um cais retilíneo. Os bairros portuários ficaram, portanto, distantes do mar (CARDOSO, 1987, p. 103).



Fig. 69 Construção da Muralha do novo porto. Início do século 20.



Fig. 70 Cartão Postal da construção do Porto do Rio de Janeiro. Coleção Elysio Belchior.

Fonte: FIGUEIREDO, 2005, p. 173

As obras do Porto do Rio de Janeiro iniciaram-se nos primeiros anos do século 20 e levaram muitos anos para serem encerradas [Fig. 71]. Mesmo com o apoio do presidente Rodrigues Alves, ainda estavam por terminar em 1906 quando Pereira Passos deixou o governo¹⁶¹ (KESSEL, 2001, p. 2). A partir desse período, os morros localizados na região portuária e central passaram a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que marcou profundamente a feição da cidade neste século: a favela (ABREU, 1988, p. 66). É importante lembrar que as favelas se proliferaram por terem sido pouco afetadas pelos controles urbanísticos formais. Além disso, conforme Abreu, os terrenos

¹⁶¹ Nos anos posteriores, o prefeito Carlos Sampaio percebeu o proveito que poderia ser alcançado com a liberação da área que o Morro do Castelo ocupava no centro da cidade. Tratava-se de um espaço bastante valorizado, próximo à Av. Rio Branco. Foi então que o discurso esteticista e higienista - que encobria interesses de reprodução do capital - legitimou a sua derrubada. Abreu ressalva que com o desmonte do morro, inúmeras famílias foram desapropriadas (idem, p. 76).

ocupados pelas favelas, ou eram públicos ou eram pouco valorizados pela empresa imobiliária organizada (idem, p. 95).

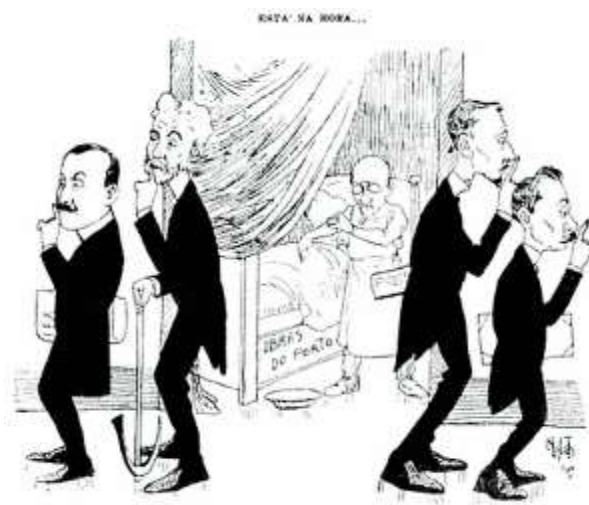


Fig. 71 O país finalmente "vai dar à luz" o seu porto: o presidente Rodrigues Alves aparece determinado a ser o parteiro. Charge, 1903. Kalixto Coleção Particular.

Se os anos 1920 foram bastante prósperos para o Rio de Janeiro, a “crise de 1929 e a Revolução de 1930 consolidaram a economia paulista como a principal beneficiária da expansão industrial” (SANTOS, 2003, p. 94). Em relação inversa à ascensão da cidade de São Paulo, o Rio de Janeiro entra em um lento declínio econômico nesse período. No período de 1930 e 1950, o fluxo migratório em direção a Capital da República aumentou abruptamente, praticamente dobrando a população da cidade. Vários fatores contribuíram para o crescimento demográfico do Rio de Janeiro nesses vinte anos, mas principalmente, o crescimento industrial¹⁶² e da construção civil da cidade, que passou a atrair mão de obra numerosa¹⁶³. Tal fato contribuiu igualmente para o crescimento dos subúrbios e favelas até mesmo porque as indústrias se deslocaram para as regiões periféricas, em busca de maiores áreas (ABREU, 1988, p. 96). Neste momento, Copacabana começa a se densificar através de edifícios de vários pavimentos que surgiam na sua paisagem marítima (idem, p. 112).

Com a abertura da Av. Presidente Vargas no período do Estado Novo (1937-1945), o centro da cidade foi então dividido em duas partes: de um lado o centro de negócios (centro histórico) e, de outro, a zona portuária. Constatou-se que o centro histórico recebeu investimentos e programas específicos para preservação e

¹⁶² A instalação do prédio do Moinho Fluminense, por exemplo, data de 1927.

¹⁶³ Neste mesmo período, o governo italiano incentivava a indústria do país e em Gênova ampliava-se o polo siderúrgico Oscar Sinigaglia, em Cornigliano [Vide Linha dos Fatos no Apêndice].

conservação antes da zona portuária. Esta última, pouco valorizada, entrou em declínio socioeconômico e em um avançado grau de degradação (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 106). Concluída a obra e vendidos os lotes da avenida, era de se esperar que a nova artéria se tornasse um prolongamento, ainda que perpendicular, da Avenida Rio Branco, e que fosse moldurada por grandes edifícios de escritórios e sedes de empresas (ABREU, 1988, p. 114)¹⁶⁴.

A partir de 1960, o declínio econômico carioca acelerou-se, quando a cidade deixou de ser Distrito Federal. Em 1975 ocorreu a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro que estavam separados desde a criação daquele primeiro em nova Federação. Nesse ano foi inaugurado o primeiro trecho do Elevado Juscelino Kubitschek, popularmente denominado Avenida Perimetral, interligando as avenidas General Justo e Presidente Vargas. O projeto visava ligar o Aterro do Flamengo, a Avenida Brasil e a Ponte Rio Niterói.

As obras só foram retomadas em 1968 e levaram dez anos para ficarem prontas. Em sua terceira versão, a via foi estendida até a Av. Rodrigues Alves, totalmente elevada e sem o túnel inicialmente previsto. À exemplo do que hoje está sendo executado, havia sido previsto um túnel subterrâneo nas proximidades do antigo Arsenal da Marinha que seguiria por baixo do Mosteiro de São Bento e voltaria a ser elevado na altura da Av. Rodrigues Alves (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 105).

A implantação do Porto de Sepetiba ocorreu também na década de 1970, a fim de atender, sobretudo, o complexo industrial do bairro de Santa Cruz. Esse porto foi inaugurado em 1982, sob a administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Com isso, muitos armazéns no porto do Rio de Janeiro ficaram desocupados, até mesmo porque atividades de carga e descarga foram deslocadas para o Bairro do Caju (idem, p. 106). A respeito da CDRJ, como mencionado no item 2.2.2, a companhia foi constituída pelo Decreto Lei nº 256, de 28 de fevereiro de 1967¹⁶⁵.

Atualmente, a zona portuária do Rio de Janeiro comporta um considerável acervo de conteúdo histórico e arquitetônico e além das construções já citadas ao

¹⁶⁴ Datam desse período a construção do Aeroporto Santos Dumont e a urbanização da Esplanada do Castelo – ainda vazia de construções, que passou a abrigar as sedes de vários Ministérios da República (idem, p. 113).

¹⁶⁵ Essa legislação extinguiu a antiga Autarquia Federal denominada Administração do Pôrto do Rio de Janeiro. Posteriormente, a companhia transformou-se em Conselho de Autoridade Portuária (CAP), a partir da Lei nº 8.630/93 (Lei de Modernização Portuária).

longo desse item destacam-se sobrados centenários e vilas operárias. A região é ainda de especial importância para a cultura negra carioca, pois, é onde se encontram comunidades como a Comunidade Remanescentes de Quilombos da Pedra do Sal. Ali no Bairro da Saúde se reuniam sambistas e chorões do passado, dois gêneros tipicamente brasileiros, e mais: onde, por tradição, teria nascido o samba (MOURA, 1995, p. 60). Cabe ressaltar que existem outros sítios históricos e marcos simbólicos originados pelas comunidades bem como a escadaria, a Igreja e o Centro de Cultura, porque trata-se de uma ocupação consolidada há várias gerações. Apesar das condições até mesmo inadequadas e de alguns assentamentos em áreas de risco, seus habitantes portam consigo um sentimento enraizado de pertença a um lugar que, diga-se de passagem, é um dos mais valorizados da cidade.

3.2 HISTÓRICO DAS INTERVENÇÕES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

3.2.1 Planos de 1876 e 1903 em resumo

Ao longo dos anos foram realizados inúmeros planos e estudos sobre a zona portuária carioca, mas nem todos foram executados. Considera-se o 1º Plano Urbanístico da Cidade do Rio de Janeiro o conjunto de dois relatórios (um de 1875 e outro de 1876) elaborados pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro da qual faziam parte Pereira Passos, Jerônimo Rodrigues e Marcelino Ramos da Silva (BENCHIMOL, 1992) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I] [Fig. 72].

Em síntese, conforme Andreatta (2006, p. 58), o plano confiava na perspectiva de que a expansão dos bondes pudesse trazer a revalorização dos terrenos suburbanos e a renovação da área central pelo deslocamento fora dela das classes populares. Nessa perspectiva o plano propunha, além de novas formas para habitação, a abertura de amplas avenidas, construção de canais e aterros, redes de drenagem, criação do Jardim Zoológico, a construção do primeiro túnel sob o Morro do Livramento e embarcadouros portuários na Gamboa. O plano foi parcialmente colocado em prática, segundo Silva (2012, p. 149), pois dependeu dos acordos políticos de concessão.



Fig. 72 Mapa Interpretativo do Plano de Melhoramentos de 1875 e 1876.

Fonte: ANDREATTA, 2006, p. 57.

Talvez um dos planos mais conhecidos do início do século 20 seja o Plano de Melhorias Urbanas do Prefeito Pereira Passos, levado a cabo também por seus sucessores, os prefeitos Paulo de Frontin (1919) e Carlos Sampaio (1920-1922) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. O plano começou a ser desenvolvido em janeiro de 1903, quando a comissão encarregada de planejar as obras do porto do Rio de Janeiro definia a importância da criação de uma avenida que ligasse a zona portuária às áreas centrais da cidade. De modo bastante sucinto, é possível mencionar que o plano previa uma avenida que deveria se estender em linha reta, desde a Praia de Santa Luzia (imediações da igreja de mesmo nome) até o Largo da Prainha (atual Av. Rio Branco). A comissão defendia também a necessidade de construir o Canal do Mangue, hoje Av. Francisco Bicalho (FIGUEIREDO, 2005, p. 172). As obras foram realizadas através de empréstimos efetuados com banqueiros ingleses (DEL BRENNNA, 1985, p. 52).

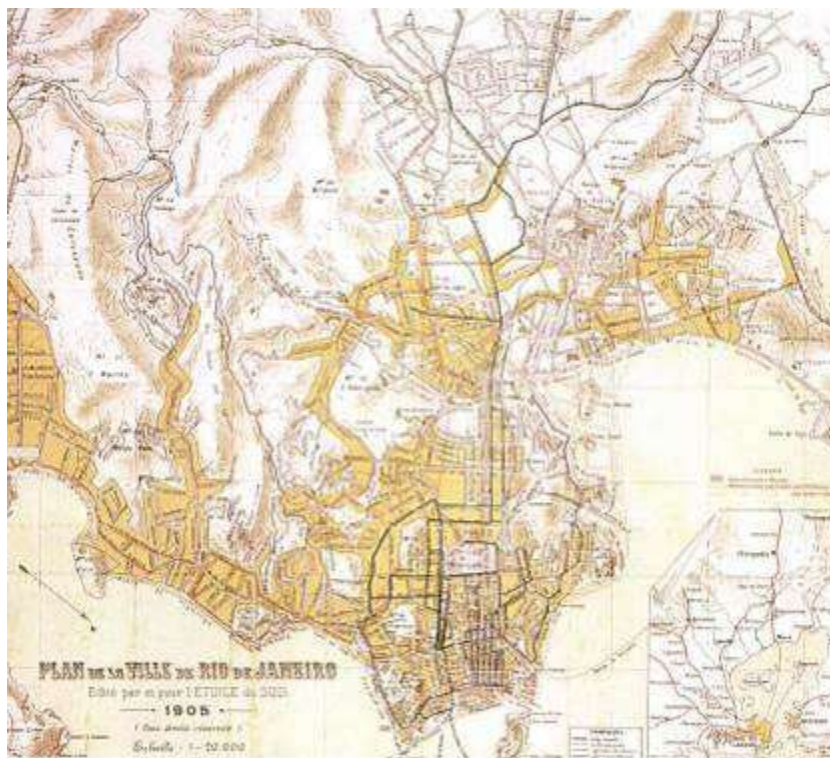


Fig. 73 Plano Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro

Fonte: FIGUEIREDO, 2005, p. 177

Cabe ressaltar que as obras do próprio porto, da avenida que acompanharia o Canal do Mangue e, sobretudo, da abertura da Avenida Central estavam interligadas e eram da alçada do Governo Federal. O material que constituiu o aterro veio do desmonte do Morro do Senado e do arrasamento das ilhas dos Melões e das Moças. A primeira dragagem foi realizada em março de 1904 (FIGUEIREDO, 2005, p. 172). Em setembro do mesmo ano parte da Avenida Central foi inaugurada pelo Presidente da República Rodrigues Alves e, logo depois, foi palco do episódio conhecido como Revolta da Vacina¹⁶⁶. No mesmo período medidas atingiam outras ruas da zona portuária como o alargamento das ruas Acre, São Bento e Visconde de Inhaúma (idem, p. 180).

¹⁶⁶ A revolta que se espalhou pela cidade se deu em razão de uma lei aprovada pelo Senado e pela câmara que obrigava a vacinação contra a varíola e dava a funcionários do governo poderes para entrarem nas casas (FIGUEIREDO, 2005, p. 180).



Fig. 74 Mapa Interpretativo do Plano Pereira Passos, 1905.

Fonte: ANDREATTA, 2006, p. 58

Andreatta elaborou um mapa ilustrativo do que teria significado o Plano de Pereira Passos para a zona portuária da cidade [Fig. 74]. Aqui é possível constatar a expansão do aterro, a disposição dos armazéns, as linhas férreas que chegam ao Morro da Gamboa e também a conexão entre o porto e o centro histórico do Rio de Janeiro¹⁶⁷. Em 1908 o cais contava com 1.900 m de extensão e cinco armazéns, mas, somente em 1911 o porto estaria em condições de funcionar plenamente, com seus 18 armazéns internos, 96 armazéns externos e 90 guindastes elétricos [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Nesse momento, verificou-se que a construção de um novo porto marcou o início da transformação do Rio de Janeiro em importante centro turístico. “Estampada em cartazes que anunciavam cruzeiros pela América do Sul, a imagem da cidade – do Pão de Açúcar, do Corcovado e da baía – servia de ícone para o continente inteiro” (FIGUEIREDO, 2005, p. 188).

É importante destacar que já nessa época, desde a Reforma Passos, havia a frequente comparação do Porto do Rio de Janeiro com o *Puerto Madero* em Buenos Aires. Esse fato foi constatado não somente através da bibliografia¹⁶⁸ sobre o assunto, mas também nos recortes de jornais que indicavam a disputa entre essas

¹⁶⁷ Além desses planos, outros podem ser citados. O Plano Piloto do Rio de Janeiro, por exemplo, mais conhecido como Plano Agache (1926), elaborado pela Comissão do Plano da Cidade, consistia um plano de expansão de estradas que pretendia articular as zonas Norte e Sul do município. Com o mesmo objetivo, podem ser mencionados o Plano de Desenvolvimento de Constantino Doxiadis, de 1965 e o Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá de Lúcio Costa, de 1969. Em 1948, Reidy elaborou o projeto para o Centro da cidade que continha a ordenação da Esplanada de Santo Antônio. Esses projetos não se referem especificamente à área de interesse dessa pesquisa.

¹⁶⁸ Moreira e Soares, por exemplo, também atribuem ao Projeto *Puerto Madero* o modelo seguido pelo Porto do Rio de Janeiro (2007, p. 114).

duas cidades¹⁶⁹. Da mesma forma, nos jornais genoveses foi possível constatar uma corrida entre os portos de Gênova e Barcelona.

3.2.2 Planos, programas e projetos da segunda metade do século 20 em resumo

No século 20 foram realizados inúmeros projetos visando à requalificação da zona portuária carioca. A ideia de transformar o porto ressurgiu no final da década de 1970, em razão da situação de abandono que começava a apresentar. Naquele momento, previa-se a renovação da orla e a transformação da região em um complexo de avançada tecnologia (idem, p. 110). Destaca-se o fato de que no que tange à política de valorização de frentes marítimas, o Rio de Janeiro presenciou significativas transformações na paisagem natural de grandes parques como o do Flamengo, mudanças essas ocorridas anos antes das que sucederam em outras capitais, como no próprio caso de Barcelona¹⁷⁰.

A demolição do morro e a criação do aterro começaram em meados de 1950 e a construção do parque em si começou em 1960. Nessa época, o Rio de Janeiro lutava para manter-se como capital do país. O projeto foi pioneiro por ser este o primeiro parque a oferecer equipamentos de esporte e oportunidades de recreação, aliado ao prazer contemplativo. A inauguração ocorreu em 1965. Dito isso, cabe futura investigação sobre o porquê de o projeto da orla do Flamengo não ter se estendido até a zona portuária. A cidade posicionou-se de forma precursora no caso do Parque do Flamengo enquanto que o porto, aparentemente “ficou para trás”.

Conforme Moreira e Soares, os moradores dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo manifestavam-se contrários às intervenções da década de 1970 (2007, p. 114). É desse período o Projeto SAGAS (nome composto pelas iniciais dos bairros), que permitiu a posterior aprovação de atos legais para a preservação

¹⁶⁹ Cita-se o caso: “No dia em que o Rio de Janeiro não tiver mais febre amarela e [...] tiver porto, avenidas, higiene, conforto, arquitetura e polícia, nesse dia a estrela de Buenos Aires começará a empalidecer” (FIGUEIREDO, 2005, p. 188).

¹⁷⁰ Sobre o tema do parque natural do Flamengo, buscamos apoio nas obras sobre inserção paisagística das águas urbanas publicadas pela professora Dr^a. Lúcia Costa. Vide: COSTA, L.M.S.A. *Parque do Flamengo: a construção cotidiana de um espaço democrático*. Paisagem e Ambiente, São Paulo, v. 8, p. 211-229, 1995; COSTA, L.M.S.A.; CAVALLAZZI, R. L. ; MACHADO, D. B. P. . *Parque do Flamengo: paisagem em movimento*. In: Rosangela Lunardelli Cavallazzi; Claudio Resende Ribeiro. (Org.). Paisagem urbana e direito à cidade. Rio de Janeiro: PROURB, 2010, v. 1, p. 145-153;

desses locais (PCRJ, 2001, p. 7). O projeto lançado em 1984 visava à proteção e valorização do uso residencial e do patrimônio cultural dos referidos bairros por meio da formulação de uma legislação específica para os bens culturais móveis e imóveis que estavam sendo inventariados. O Decreto Municipal nº 7.351, de 14 de janeiro de 1988, instituiu a Área de Proteção Ambiental¹⁷¹ (APA) desses bairros e, após a implementação da lei, cerca de 50 imóveis foram tombados e outros mais de 1500, preservados. A APA delimitou uma área que incluía os morros do Pinto, da Providência, da Conceição, da Saúde e da Gamboa.

No final da década de 1980 começou a ser elaborado o Plano de Desenvolvimento Portuário¹⁷², cujo objetivo era reduzir os custos de transporte de mercadorias e expandir a área do Porto. Esse plano foi desdobrado em 1989 no Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro que incluiu a renovação dos bairros Gamboa, Saúde e Santo Cristo (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Na ocasião constatou-se que as operações de carga e descarga necessitavam de maior área livre, o que resultou nos estudos para a implantação da segunda fase do Porto de Sepetiba.

Na área desocupada que restou da transferência de parte dos usos do Porto do Rio de Janeiro para Itaguaí definiu-se a expansão do Centro de Negócios com a implantação de comércio, serviços, habitação e lazer, nos galpões e armazéns (MOREIRA, 2002, p. 105-106). Em 1992 foi implantado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente o Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária que propunha o tombamento de edifícios históricos, criação de áreas para preservação, incentivo ao uso habitacional, reestruturação do sistema viário e uso do solo¹⁷³. Estabelecia-se então definitivamente o “potencial cultural, social e econômico da região” (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

Em 1994, foi criado o Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro – Centro Internacional da Água e do Mar [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. O projeto

¹⁷¹ Regulamentada pelo Decreto Municipal nº 7.612, de 05 de maio de 1988.

¹⁷² Encomendado pelo Ministério dos Transportes e pela Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS), para áreas de propriedade da Cia Docas do Rio de Janeiro (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111).

¹⁷³ Cabe salientar que nessa época não existia a Secretaria Municipal de Habitação. Em 1993 foi criado o Grupo Executivo de Assentamentos Populares (GEAP), que elaborou as “Bases da Política Habitacional” e que recomendou a criação de um órgão para gerenciamento de questões referentes à habitação no município. Em dezembro do mesmo ano foi criada a Secretaria Extraordinária de Habitação (SEH), posteriormente denominada Secretaria Municipal de Habitação (SMH) (MENDES, 2006, p. 116).

propunha a criação de um polo cultural na zona portuária carioca e de intercâmbios no Porto, com a construção de centros comerciais, de serviço e de convenções, mas não saiu do papel. Dos projetos subsequentes¹⁷⁴ para essa região destaca-se o projeto municipal Oportunidades Habitacionais que buscou diagnosticar as áreas com potencial habitacional e sua viabilidade econômica e legal. Desse projeto resultou o Projeto Habitacional da Saúde, em 1996 que só foi concluído em 2001 com financiamento da Caixa Econômica Federal (CEF) (MOREIRA, 2002, p. 107-108).

Ainda em 1994, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro desenvolveu o Programa Favela-Bairro, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Esse projeto apresentou como objetivo a construção e ampliação da estrutura urbana das favelas consolidadas, “oferecendo-lhes condições sociais e ambientais de transformação e integração” (MENDES, 2006, p. 117). A seleção de Propostas Metodológicas e Físico-Espaciais Relativas à Urbanização de Favelas do Município do Rio de Janeiro foi realizada através de Concurso Público organizado pelo IAB/RJ, naquele mesmo ano. Foram apresentadas 15 propostas diferentes de escritórios particulares, conforme Mendes (idem, p. 120), que “convergiavam para questões como melhorias ambientais, planejamento integrado, integração, transformação e mobilização social da população atendida, intervenções físicas, tratamento da imagem e valorização/criação da identidade local”.

Entretanto, a oposição entre o discurso e a prática, entretanto, se apresentou de forma aguçada: o programa não enfrentou, de fato, o problema da pobreza, não gerou empregos nem capacitação profissional. No Morro da Providência, o projeto Favela-Bairro foi inaugurado em 2005, compreendendo a restauração de antigas edificações e a reurbanização do morro¹⁷⁵.

Em 1996 surgiu o Programa Novas Alternativas (PNA), resultado da parceria entre a Secretaria Municipal de Habitação e a CEF, ainda em vigor [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. O programa busca ainda parceria com instituições financeiras, proprietários, construtores e empreendedores interessados em vender, reabilitar ou construir imóveis no Centro. O seu objetivo é justamente promover o uso residencial com a recuperação de imóveis no centro da cidade. Os imóveis são financiados

¹⁷⁴ Alguns desses projetos foram desenvolvidos para o Pier Mauá e o terminal de passageiros, mas nenhum deles foi implantado (MOREIRA, 2002, p. 107-108).

¹⁷⁵ Cf. notícia do *website* Viva Favela. Disponível em: http://novo.vivafavela.com.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=87&infolid=45382&from_info_index=221 Acesso em: 07 jan. 2013.

através do Programa de Arrendamento Residencial¹⁷⁶ (PAR) e incluem bairros como a Saúde, Gamboa e Santo Cristo. (PCRJ, 2008).

O Programa de Recuperação Orientada (ProRIO), começou a ser desenvolvido para o Morro da Conceição em 1998 com o objetivo de integrar os diversos programas da prefeitura promovendo um conjunto de ações complementares que visavam reabilitar e valorizar o patrimônio urbanístico, paisagístico e arquitetônico [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. O programa previa ainda intervenções em áreas públicas, recuperação de parques, revisão das legislações urbanas e o estímulo ao potencial turístico (SIGAUD; PINHO, 2000, p. 13). Sobre isso, é importante advertir que se tratava da apreciação ao passado católico, militar e urbanístico português daquela área e que os símbolos da escravidão foram acionados, então, como forma de reivindicar uma política social mais abrangente¹⁷⁷.

Data do mesmo período o projeto de implantação do Museu Guggenheim, previsto para o Píer Mauá [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Esse projeto não foi levado adiante por conta de uma ação popular movida no ano de 2002 contra o empreendimento, o que fez com que o contrato fosse encerrado no ano seguinte¹⁷⁸. De toda forma, a instalação de um Museu Guggenheim naquela área podia representar a supervalorização do local, agravando a situação habitacional. A obra foi questionada também pelos altos custos que seriam pagos integralmente pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ), orçados em 300 milhões de reais.

Nessa época, em 2001, é desenvolvido também o I Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Rio Sempre Rio, pelo então prefeito César Maia (COMPANS, 1992, p. 215). A criação deste documento significou um grande passo na reforma administrativa da cidade: através dele, estipularam-se objetivos, metas e táticas anuais para cada área de gestão a fim de se alcançar o “desenvolvimento” econômico estratégico.

¹⁷⁶ Segundo a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o PAR é “um plano no qual o pretendente paga taxas mensais de arrendamento, como se fosse um aluguel, no fim do contrato, que é de 15 anos, tem a opção de compra do imóvel”. Disponível em: <http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/par.htm> Acesso em: 07 jan. 2013.

¹⁷⁷ A exemplo de três ocupações ocorridas na região que fazem referência ao movimento abolicionista brasileiro: Ocupação Chiquinha Gonzaga (2004), Ocupação Zumbi dos Palmares (2005) e Ocupação Quilombo das Guerreiras (2006) (BITAR; GONÇALVES; GUIMARÃES, 2013).

¹⁷⁸ A informação consta na página do Vereador Eliomar Coelho, autor da ação popular movida em 2002 contra o referido museu. Disponível em: <http://www.eliomar.com.br/2002-2/#2002-3> Acesso em: 22 mar. 2014.

Os projetos e programas resumidos até aqui de requalificação urbana da cidade do Rio de Janeiro, que abrangiam ainda a sua zona portuária, refletem o interesse do poder público naquela área nos últimos 40 anos. Trata-se de uma zona estratégica pela localização próxima ao centro comercial do município, mas também pela infraestrutura já estabelecida. A partir de todos esses estudos surgiu um projeto principal no começo do século 21, o qual podemos estabelecer conexões com o projeto que está sendo implementado com o Porto Maravilha. Essas aproximações serão apresentadas no decorrer das próximas páginas.

O Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro (Projeto Porto do Rio) começou a ser desenvolvido em 2001 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Segundo o discurso político, tinha como objetivo valorizar o patrimônio e reinserir a zona portuária no tecido urbano da cidade. Suas premissas básicas constituíam no tratamento da área como um espaço estratégico de desenvolvimento urbano propondo mecanismos de gestão público-privada. As intervenções buscavam tirar partido da paisagem e da baía da Guanabara, tornando a região atrativa para novos empreendimentos privados. Moreira ressalta três razões para que os planos anteriores não tenham sido integralmente aplicados quais sejam a propriedade federal de maior parte das terras, o zoneamento que inibia o uso residencial e a mobilização da sociedade (2004, p. 105). Cabe-se referir que essas são as principais frentes de atuação exercidas pelo posterior Projeto Porto Maravilha.

Para combater esses impeditivos e fazer cumprir o plano, a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro estabeleceu metas de atrair novos empreendimentos privados, incluindo o incentivo à instalação de habitação para a classe média; melhorar os sistemas de mobilidade; reintegrar a área à paisagem e ao uso da baía; valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano local; instituir um órgão gestor para o desenvolvimento da região. Para que essas metas pudessem ser alcançadas, o plano criou novos polos de intervenção que procuravam integrar as atividades portuárias e estabelecer novos parâmetros de zoneamento funcional, uso, e ocupação do solo. Previu também a criação de novos marcos espaciais, combinados com o reaproveitamento de imóveis de valor histórico para habitação (*idem*).

Dentre as ações previstas, constavam a reurbanização de ruas, abertura e ampliação de vias e ciclovias, e a implantação de um novo sistema de transporte. Os usos propostos eram, especialmente, habitação para classe média e serviços,

incentivados através de linhas de microcrédito para a economia local. O projeto previa ainda novos equipamentos culturais e espaços de lazer (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 113). O espaço a ser renovado dizia respeito à área plana, que contorna os morros em direção à frente marítima. Os armazéns, porém, seriam preservados na paisagem portuária, podendo receber novos usos, ligados ao lazer, cultura e comércio. O modo de operar no espaço urbano era o mesmo utilizado atualmente, mas havia uma mudança bastante significativa. Conforme Moreira (2004, p. 106), esse plano previa a construção em forma escalonar, considerando o fato de que o aterro talvez não suportasse construções muito elevadas.

O Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro previa alterações nas regulamentações urbanas e na malha viária para promover as novas possibilidades de uso e ocupação do solo. Para tanto, conforme Moreira e Soares, o programa de recuperação do porto foi dividido em seis assuntos que foram: urbanismo, transportes, habitação, desenvolvimento econômico, projetos especiais e gestão urbana. O urbanismo contemplava o levantamento da situação física, fundiária e tributária assim como a modificação de zoneamentos, de novos alinhamentos e a requalificação paisagística da Avenida Barão de Tefé e da Praça Mauá (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 113).

Quanto aos transportes, foi prevista a implantação do sistema de veículo leve sobre trilhos e novas ligações hidroviárias na Baía de Guanabara. Ainda segundo os autores (idem, p. 114), o plano não é específico sobre a política habitacional, prevendo apenas uma “política adequada” para a área. Sobre o desenvolvimento econômico, foi proposto apoio para as pequenas atividades econômicas, atração de novos investimentos e criação de polos de desenvolvimento. Dentre os projetos especiais, estavam a implantação de grandes equipamentos e outras melhorias pontuais e a reabilitação de conjuntos históricos. No que dizia respeito à gestão urbana, propunha nova modelagem institucional e operacional, alcançada a partir da criação de uma empresa gestora que uniria a prefeitura e o Governo Federal.

Cabe acrescentar que dentre as obras previstas estavam a reforma do Túnel Ferroviário da Gamboa e da Vila Olímpica e as obras de reurbanização de várias ruas que incluíam drenagem, esgoto, sinalização e iluminação pública. Como prioridade, a prefeitura expôs a necessidade de minimizar os problemas de alagamento da região em época de chuva. A respeito da liberação de gabaritos, as construções poderiam alcançar 18 pavimentos além de quatro pavimentos de

garagem, limite que estava previsto desde a década de 1970 (idem). Desse projeto foram inauguradas em 2005 as obras da Cidade do Samba e da Vila Olímpica da Gamboa¹⁷⁹.

Portanto, em suma, a estratégia dos projetos de requalificação da zona portuária do Rio de Janeiro da segunda metade do século 20 partia do estímulo a programas de cunho habitacional privilegiando a classe média e a incrementação do comércio e lazer. Em outras palavras, as áreas residenciais do Porto do Rio de Janeiro sofreram olhares e intervenções que historicamente tiveram enfoque no desenvolvimento econômico, como no caso do Plano de Desenvolvimento Portuário (década de 80), que visava o desenvolvimento dos transportes. Ou tratava-se de desenvolver os transportes, o turismo ou valorizar áreas centrais com a saída da população pobre ou expansão de centros de negócios.

Despontava a preocupação com a proteção e valorização do patrimônio cultural, a exemplo do Projeto SAGAS [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Entretanto, de toda forma eram iniciativas que acompanhavam expressões como “potencial cultural, social e econômico da região” e “viabilidade econômica” (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111). Na década de 1980 constatou-se a tentativa de reduzir os custos de transporte de mercadorias e expandir a área do porto em projetos tais como o Plano de Desenvolvimento Portuário. Na última década do século 20 os planos propunham o tombamento de edifícios históricos, criação de áreas para preservação, reestruturação do sistema viário e uso do solo, assim como o Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária. Nesse período constatou-se a proposta da criação de um polo cultural na zona portuária carioca, apoiado por centros comerciais, de serviço e de convenções. Apesar da elaboração da proposta, o Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro não foi executado.

Surgiram ainda projetos de ampliação da estrutura urbana e de promoção do uso residencial aplicados às comunidades, tais como o Favela-Bairro e o Programa

¹⁷⁹ A Cidade do Samba, que concentra as escolas de samba do Grupo Especial, foi construída em um terreno adquirido pela Prefeitura Municipal que pertencia à Rede Ferroviária Federal S.A. É formada por 14 galpões dispostos lado a lado, um para cada agremiação, compondo um círculo com um grande pátio interno coberto por duas tendas (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 115). A Vila Olímpica foi instalada em um terreno nas adjacências e conta com aproximadamente 18 mil metros quadrados em uma área que dispõe de quadras de basquete, vôlei e handebol, campo de futebol, pista de atletismo, ginásio coberto, pista de skate, áreas de lazer para crianças, anfiteatro, piscinas, ciclovia, espaço para alimentação, entre outras atividades. O espaço é administrado pela Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, que realiza projetos de incentivo às atividades esportivas. Os dois galpões existentes que pertenciam à Rede Ferroviária Federal foram tombados na esfera municipal e atualmente recebem grandes eventos (idem).

Novas Alternativas. Nesse momento, busca-se a integração dos diversos programas da prefeitura a fim de reabilitar e valorizar o patrimônio urbanístico, paisagístico e arquitetônico, em iniciativas tais como o ProRIO. De todos esses estudos e propostas, no começo do século 21 foi desenvolvido o Projeto Porto do Rio com o objetivo de valorizar o patrimônio e de reinserir a zona portuária no tecido urbano da cidade. As premissas básicas aqui mencionadas fazem um paralelo e constituíram-se na base sobre a qual, posteriormente, em 2009 foi elaborado o Projeto Porto Maravilha, sobre o qual falaremos a seguir.

3.3 PROJETO PORTO MARAVILHA

3.3.1 As premissas do Projeto Porto Maravilha

O Projeto Porto Maravilha começou a ser implantado pouco antes de completar 100 anos da grande reforma de Pereira Passos, finalizada no ano de 1911. Foi em outubro de 2007 que a Federação Internacional de Futebol (FIFA) anunciou o Brasil como sede da Copa do Mundo de 2014. Dois anos depois, o Rio de Janeiro foi escolhido pelo Comitê Olímpico Internacional para sediar as Olimpíadas de 2016¹⁸⁰ [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Neste período, em junho de 2009 começaram as intervenções urbanas na zona portuária do Rio de Janeiro das quais falaremos aqui.

O Plano de Revitalização e Reestruturação da Zona Portuária de 2009, também chamado de Projeto Porto Maravilha, é uma releitura daquele Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro de 2001, estudado no item 3.2 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. As semelhanças entre os dois planos são inúmeras e resumem-se na premissa básica da área apresentada como um espaço estratégico de desenvolvimento urbano, propondo mecanismos de gestão público-privada. Fazem parte das ações previstas no Programa de Necessidades dos dois planos a proposição da reestruturação do sistema viário, a implantação de um sistema de transporte público através do Veículo Leve sobre

¹⁸⁰ É importante lembrar que além de eventos esportivos, o Rio de Janeiro sediou e sediará outros eventos políticos e religiosos bem como o I Encontro Latino Americano da Clinton Global Initiative (CGI), 2013; Rock in Rio, 2013; Jornada Mundial da Juventude, 2013; Comemoração de 450 anos da fundação da cidade, 2014.

Trilhos (VLT), a implementação de ciclovias, recuperação de imóveis, investimentos em equipamentos culturais e de lazer e assim por diante.

Uma diferença entre os planos de 2001 e de 2009 é que o primeiro previa construções em forma escalonar, considerando o fato de que talvez o aterro não suportasse edificações muito altas. O último plano desconsidera esse fato já que libera áreas do aterro onde o gabarito alcança até 50 pavimentos, atingindo a altura de 150m (PCRJ, 2009, p. 49). No caso de Gênova, foi possível constatar que o escalonamento de gabarito ao longo do arco portuário manteve-se mesmo depois da implantação do Projeto *Porto Antico* devido às premissas estabelecidas no Parecer nº 167, assunto discutido no item 5.3 desse estudo (COMUME DI GENOVA, 1990, p.17).

Para viabilizar a implantação do Projeto Porto Maravilha e vencer os impedimentos citados por Moreira (2007, p. 124), o poder público consentiu a alteração na legislação com a intenção de incentivar o uso comercial e de serviços; e criou linhas de crédito para estimular o desenvolvimento econômico da região. Além disso, outras medidas buscaram tornar a zona portuária mais atrativa para novos empreendimentos privados, tais como: as melhorias nos sistemas de mobilidade, a reintegração da área ao uso da baía permitindo tirar proveito da paisagem, e a valorização do patrimônio arquitetônico e urbano do local. A fim de atrair e orquestrar os investimentos oriundos dos empreendimentos privados e de gerenciar a implementação do plano, foi criada a Autoridade Pública Olímpica (APO), figura jurídica instituída pela Lei Federal nº 12.396/11, composta exclusivamente por União, Estado e Município do Rio de Janeiro¹⁸¹.

A área onde está sendo implantado o Projeto Porto Maravilha é delimitada por três bairros: Santo Cristo, Gamboa e Saúde e as imediações abarcam parte de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova. O espaço abrange um total de aproximadamente cinco milhões de metros quadrados e no ano 2000 contava com um número de 22 mil habitantes. Inicialmente eram previstos investimentos de cerca de R\$ 3 bilhões e

¹⁸¹ No caso de Gênova, referencia-se a Comissão Triporto, criada em 1985 através da assinatura de um Protocolo de Acordo entre o C.A.P., *Regione* e *Comune* que constituiu uma comissão mista urbano-portuária (*Commissione Triporto*) com o fim de fornecer o quadro básico unitário de atuação entre as esferas de poder [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

as obras de infraestrutura previam a criação de 20 mil empregos diretos durante as duas fases do projeto¹⁸².

No documento de apresentação do Projeto Porto Maravilha, em 2009, verifica-se os principais motivos que contribuíram para a escolha do local. O primeiro deles é a localização estratégica com referência aos principais pontos modais de transporte da cidade. A área é equidistante do Aeroporto Santos Dumond e do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, mais conhecido como Galeão. Nas suas proximidades há a Central do Brasil, que concentra terminais de ônibus, trens e metrô, a Rodoviária Novo Rio, o Terminal Marítimo de Passageiros, o Porto Operacional e o futuro terminal do Trem de Alta Velocidade (PCRJ, 2009, p. 4). Outra justificativa é a presença de diversas empresas no local tais como a Multiterminais, Libra, Triunfo, Metrô Rio, Cia. Docas do Rio, Píer Mauá, INT, INPI, Light, Embratel, Lojas Americanas, Moinho Fluminense, Socicam e outras (idem, p. 5). Outro motivo é a grande relevância histórica exibida pela área, que inclui um acervo arquitetônico considerável como o Mosteiro de São Bento, Palácio Episcopal, Armazém do Sal, Arsenal da Marinha, o Edifício A Noite, a Estação de Passageiros, o Palacete D. João VI. Ainda, a Zona Portuária do Rio de Janeiro contém espaços como o Largo de São Francisco da Prainha, a Pedra do Sal, o Píer Mauá, o Cais da Gamboa e outros que reforçam a história não somente da região, mas também do início da formação da cidade (pp. 6-10).

A Prefeitura retoma no seu discurso de exposição do Projeto Porto Maravilha acontecimentos históricos que marcaram e desenharam a identidade daquela região dentre eles, a carta régia promulgada por D. João VI, que tratava da “Abertura dos Portos às Nações Amigas” (1808); o local de nascimento de Machado de Assis (1839), no Morro do Livramento; o palco da Revolta da Chibata (1910); o local de fundação do Clube de Regatas Vasco da Gama (1898); o surgimento da primeira favela do Brasil (1897), no Morro da Providência e tantos outros (idem, p. 12).

¹⁸² No *Porto Antico*, o projeto foi implantado especificamente nas áreas portuárias e adjacências, englobando muito superficialmente os bairros que compõe o centro histórico. A propósito, o conjunto dos bairros que formam o centro histórico de Gênova soma a área de 1,13 milhões de metros quadrados, isto é, pouco mais do que um quarto (1/4) do correspondente ao Rio de Janeiro. Quanto à população, englobava, em 1983, 27 mil habitantes, mais do que atualmente apresenta a cidade carioca. Esses dados apontam as principais diferenças entre as duas cidades: a primeira, mais populosa e compacta que a segunda.

Outro ponto destacado pela apresentação do projeto em 2009 é a aproximação com as experiências de São Francisco, Buenos Aires, e, especialmente, Barcelona, esta cujo projeto ocupou uma página inteira (idem, p. 15). Tal fato indica a visão que o poder público pretendia desde então construir para a área, espelhada nesses exemplos.

No mesmo documento são apresentadas as metas do Projeto Porto Maravilha que formam um objetivo geral correspondente à “revitalização completa da região, a ser financiada na fase 1 com recursos públicos e, na fase 2, com recursos privados oriundos de uma Operação Urbana Consorciada” (idem, p. 16). Entretanto, cabe sublinhar que os recursos provenientes da venda do potencial construtivo adicional não resultaram de investimentos privados, ao contrário do que previu e anunciou a Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro, mas de investimentos públicos oriundos do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço (FGTS) da Caixa Econômica Federal.

Quanto à infraestrutura, o projeto para o porto do Rio de Janeiro objetivava a recuperação de um milhão de metros quadrados de infraestrutura urbana, do sistema de transportes e do meio ambiente da região. Tratava-se do desenvolvimento de potencial construtivo de até cinco milhões de metros quadrados, preservação e melhoria do meio ambiente com arborização de calçadas, novas praças e parques, e limpeza do Canal do Mangue (idem).

No que diz respeito à moradia, o projeto objetivava melhorar as condições habitacionais existentes da população recuperando o casario através do Programa Novas Alternativas. Pretendia também atrair novos moradores para a região, número que cresceria de 20 mil para 100 mil habitantes. Um questionamento de suma importância diz respeito ao tipo de moradores que a prefeitura pretendeu atrair: trata-se daquela população com poder aquisitivo para consumir o espaço urbano que está sendo reelaborado nesse momento.

Complementando as intervenções urbanas de cunho turístico, era prevista a instalação da Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) no Morro da Providência - ao contrário do que diz o discurso político sobre as UPPs que alega fazer parte de medidas para melhorar a situação habitacional. O local se tornaria um Polo Turístico,

com a recuperação do patrimônio histórico e cultural já existente e a implantação de novos equipamentos culturais e de entretenimento. Encerrando a série de objetivos, o Projeto Porto Maravilha aspirava atrair grandes empresas de tecnologia e inovação, modernizar e incrementar a atividade portuária de carga e de turismo marítimo, a fim de gerar impostos na ordem de R\$ 200 milhões (ibidem).



Fig. 75 Usos de Ocupação previstos pelo Projeto Porto Maravilha

Fonte: PCRJ, 2009, p. 17

Dos usos previstos [Fig. 75], eram incentivados os comerciais e turísticos e mantido o residencial (idem, p. 17). Os projetos anunciados que já estavam em andamento eram a nova sede do Banco Central, escolas técnicas de audiovisual e restauro (previstas nos dois galpões que pertenciam à Rede Ferroviária Federal, onde atualmente funciona a Vila Olímpica) [Fig. 76], AquaRio [Fig. 77], Museu do Amanhã (que inicialmente estava previsto para ocupar um armazém no meio da zona portuária e que atualmente está sendo construído no Píer Mauá), novo prédio da Polícia Federal, um estacionamento subterrâneo, a recuperação do Edifício A Noite, Pinacoteca do Rio (esta que seria localizada no Palacete D. João VI, que hoje abriga o Museu de Arte do Rio), o restauro da Igreja São Francisco da Prainha e a Reurbanização do Bairro da Saúde e do Morro da Conceição. Além dessas, a estação do Metrô Cidade Nova e a UPP do Morro da Providência, obras que já foram entregues (idem, p. 18 e 19)¹⁸³.

¹⁸³ No caso genovês, os projetos abrangeram a instalação da *Facoltà di Economia i Commercio*, Acquario, Museo del Mare, áreas de estacionamento, recuperação de prédios históricos como o Pallazzo San Giorgio, e reurbanização de ruas adjacentes.



Fig. 76 Projeto de Escolas Técnicas na Região Portuária



Fig. 77 Projeto do AquaRio na Região Portuária

Fonte: PCRJ, 2009, p. 18 e 19

Ainda segundo o documento (idem, p. 24), a participação da sociedade no projeto se deu através de três reuniões com a comunidade da área, com aproximadamente 100 participantes, apresentação ao Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR), audiência na Associação Comercial do Rio de Janeiro e na Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN). Além disso, foi disponibilizado um e-mail para contato. A respeito dessa iniciativa, é importante interrogar se esse tipo de ação representa efetivamente a participação da população nas decisões de projeto e na implementação e acompanhamento das obras.

A intervenção foi organizada em duas fases, conforme o tipo de investimento previsto e a área de abrangência. A primeira, realizada com recursos diretos da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, compreende o Morro da Conceição e seu entorno, em um quadrilátero que parte da Praça Mauá até a Av. Barão de Tefé e da Av. Rodrigues Alves até o início da Rua Camerino. [Fig. 78] Essas obras consistiam na urbanização do Píer Mauá; a “revitalização” da Praça Mauá; calçamento, iluminação pública, drenagem, arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral; implantação do trecho inicial do Binário do Porto; reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, rede elétrica, restauração de patrimônio histórico – Jardim do Valongo e Pedra do Sal); demolição da alça de subida do viaduto da perimetral; e construção de garagem subterrânea na Praça Mauá (idem, p. 30).



Fig. 78 Área de Intervenção da Fase 1 do Projeto Porto Maravilha

Fonte: PCRJ, 2009, p. 27

Neste período de implantação da primeira fase de obras do Projeto Porto Maravilha previu-se o lançamento do Projeto Habitacional “Novas Alternativas” que deveria partir da utilização de 24 imóveis degradados na região, que naquele momento já possuíam licença de obras. O custo estimado que partia da Prefeitura era de R\$ 10 milhões e R\$ 24 milhões da CEF (*idem*, p. 31). Outra obra prevista para essa fase era o novo acesso viário ao Porto do Rio pela Av. Brasil que compreendia o investimento total de R\$ 18 milhões, compartilhado entre a Cia Docas do Rio de Janeiro e a Prefeitura (*idem*, p. 32).

A segunda fase que deve receber os recursos levantados pela venda do potencial construtivo adicional - correspondente a 4 milhões de metros quadrados adicionais – inclui toda a área delimitada pelo projeto [Fig. 79]. As obras previstas incluíam a solução para a Perimetral que, para a Prefeitura, significava a demolição de parte do elevado, a instalação do Binário do Porto, a abertura de túneis entre a Praça Mauá e a Av. Rodrigues Alves, e a ampliação do túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber o tráfego de automóveis (*idem*, p. 36). A obras de infraestrutura básica consistiam a implantação de 79 mil metros de rede de água potável, 28km de rede e galerias de drenagem pluvial, 76km de rede e galerias de esgoto sanitário, 60km de dutos de energia elétrica e 3.600 postes de iluminação pública (*idem*, p. 37). O projeto também previa Unidades de Tratamento de Resíduos (UTRs) no Canal do Mangue, Rio Comprido e Rio Maracanã; a criação de um corredor verde com a implantação de 11 mil árvores na região e a criação de

novas praças e parques; a reurbanização de aproximadamente 40km de vias e implantação de novas vias e trechos de ciclovias; e implantação de mobiliário urbano (idem, p. 38). O investimento total estimado era de aproximadamente R\$ 3 bilhões.



Fig. 79 Área de Intervenção da Fase 2 do Projeto Porto Maravilha

Fonte: PCRJ, 2009, p. 34

A situação fundiária da zona portuária do Rio de Janeiro em 2009 constituía um total de 1,11 milhão de metros quadrados em área plana, onde 62% dos terrenos pertencia à União, 6% ao Estado, 6% ao Município e 25% ao Privado (PCRJ, 2009, p. 52). Para viabilizar as intervenções nessas áreas, em junho daquele ano foi assinado um Protocolo de Cooperação Federativa entre União, Estado e Município tendo como objeto a promoção da requalificação urbana da zona portuária do Município do Rio de Janeiro. O compromisso assumido era o de “atuar de forma conjunta e harmônica no monitoramento e na execução de quaisquer ações e intervenções na área” (idem, p. 53)¹⁸⁴.

No final do ano de 2010 foi lançado pelo Prefeito Eduardo Paes e pelo Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil do Estado do Rio de Janeiro (IAB/RJ) Sérgio Magalhães o Concurso Porto Olímpico. Segundo o *website* do concurso, a iniciativa teve como objetivo selecionar estudos de arquitetura e urbanismo para a

¹⁸⁴ Na referência italiana, em 1985 foi assinado um Protocolo de Acordo entre o C.A.P., *Regione* e *Comune* que constituiu uma comissão mista urbano-portuária (*Commissione Triporto*) com o fim de promover e conduzir os estudos que dizem respeito às linhas programáticas de desenvolvimento portuário.

construção de instalações olímpicas na região portuária da cidade, pretendendo otimizar o legado dos Jogos Olímpicos de 2016¹⁸⁵:

“fortalecendo a área central da metrópole e a região da qual é o núcleo. E inserido no Projeto Porto Maravilha, iniciativa que pretende a reconstrução da antiga Área Portuária carioca, o Porto Olímpico passa a ser importante agente desse tão esperado processo de requalificação urbana”¹⁸⁶.

No Edital¹⁸⁷ pode-se ler, entre outras determinações, que o concurso seria feito em única etapa, sendo que os vencedores seriam conhecidos em fevereiro de 2011. Como critérios de seleção, contavam a integração urbana e seu tratamento paisagístico, a sustentabilidade ambiental dos equipamentos e acessibilidade dos prédios. Com quatro premiações, o primeiro lugar ganharia R\$ 80 mil, o segundo R\$ 35 mil, o terceiro R\$ 25 mil e o quarto R\$ 20 mil. O concurso recebeu projetos para as Vilas de Mídia e de Árbitros (com total de 10.600 quartos, incluindo bar e restaurante) e para os centros de Mídia Não Credenciada, Principal de Operações (MOC), Operacional de Tecnologia (TOC), Distribuição de Uniformes (UAC), Principal de Distribuição (MDC) e Principal de Credenciamento (MAC) (idem, p. 2).

Os projetos inseriram, também, um centro de convenções com 50 mil metros quadrados e um hotel padrão cinco estrelas, contendo aproximadamente 500 quartos. Após os Jogos de 2016 os equipamentos deverão servir como moradia, lojas, apart-hotel e escritórios. Com total de 140 mil metros quadrados, as construções serão feitas em terrenos da União transferidos ao município. Sobre o legado que o Projeto Porto Maravilha pretende deixar, é inevitável a seguinte observação: problemas projetuais e construtivos de edifícios “herdados” dos Jogos Pan Americanos colocam em debate a efetiva herança da recepção de megaeventos. É o caso da Vila Pan-Americana, na Barra da Tijuca, que está afundando.

¹⁸⁵ Se em Gênova o arquiteto Renzo Piano foi convidado a realizar o projeto, no Rio de Janeiro foi realizado um concurso para selecionar os melhores estudos.

¹⁸⁶ Disponível em: <<http://concursoportoolimpico.com.br/website/>> Acesso em: 26/01/13

¹⁸⁷ O Edital nº 1 do Concurso Público Porto Olímpico MRJ/IPP e IAB/RJ nº 01/2010, publicado no Diário Oficial do Município no dia 10 de novembro de 2010 (p. 36) abriu concurso público nacional de estudos preliminares de projetos de Arquitetura e Urbanismo para a construção de instalações olímpicas na região portuária do Rio de Janeiro.

Nas imediações, pelo menos dois postes de energia estão tortos, portões de alguns blocos estão empenados, e há trechos junto ao meio-fio interditados. Além disso, o terreno onde a construtora Agenco prometeu uma área de esportes virou um matagal. Ao lado, moradores improvisaram um campinho de futebol. "É mais uma das pendências que herdamos", diz Paes¹⁸⁸.

O júri do concurso foi formado por arquitetos representando a prefeitura, o Comitê Rio 2016, o IAB e a Companhia de Desenvolvimento da Região Portuária¹⁸⁹. O resultado indicou em primeiro lugar o projeto do arquiteto João Pedro Backheuser, do escritório Backheuser e Leonídio Arquitetura e Cidade (BLAC)¹⁹⁰ [Fig. 80] à [Fig. 83]. Dentre os colaboradores desse projeto estão os arquitetos catalões Luis Alonso Calleja, Sergi Bacaguer Barbadillo, Ignasi Riera Mas, Ignasi Solsona Tomás e Miguel Moragues Canela, da *Alonso, Balaguer y Asociados*. A parceria entre os escritórios brasileiro e espanhol vem confirmar a referência do Projeto Porto Olímpico ao projeto de Barcelona, fato que será mais bem trabalhado no próximo capítulo¹⁹¹.

¹⁸⁸ Matéria do Jornal o Globo, publicada em 01/05/2011. Disponível em: < <http://oglobo.globo.com/rio/vila-do-pan-vira-dor-de-cabeca-para-moradores-prefeitura-decide-intervir-temendo-prejuizos-para-imagem-do-rio-como-sede-olimpica-2775789#ixzz3T3R75Uq9> > Acesso em: 26/01/13.

¹⁸⁹ Profissionais indicados pela Instituição Promotora: Gisele Raymundo, indicação da CDURP; Miriam D'Avila Cavalcanti, indicação do MRJ/IPP; Washington Fajardo, indicação do MRJ/SUB-PC; Gustavo Nascimento, indicação do Comitê Organizador Rio 2016. Indicados pela Instituição Organizadora: Ivan Mizoguchi; Alder Catunda; Marcio Tomassini; Ricardo Villar; Sergio Magalhães. Coordenação do Concurso: Norma Maron Taulois. Disponível em: <<http://www.portal2014.org.br>> Acesso em: 13/07/13

¹⁹⁰ O resultado foi alvo de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro devido a constatação de irregularidades por serem os vencedores integrantes do conselho deliberativo do IAB/RJ. De acordo com o Portal do Ministério Público, em nota publicada em 27/04/11, "A participação dos dois conselheiros ofende a Lei nº 8.666/93, de licitações e contratos, que veda a participação de dirigente em concorrência sob a responsabilidade da empresa da qual faz parte". Além disso, cabe citar o fato de que arquiteto João Pedro Backheuser é filho de João Carlos Backheuser, proprietário da construtora integrante do Consórcio Porto Novo que seria responsável por executar obras na área abrangida pelo Concurso Porto Olímpico.

¹⁹¹ Disponível em: <http://www.blac.com.br/?page_id=12> Acesso em: 02/05/12



Fig. 80 Maquete eletrônica representativa do 1º Lugar Projeto Porto Olímpico. Implantação vista dos morros.



Fig. 81 Maquete eletrônica representativa do 1º Lugar Projeto Porto Olímpico. Implantação vista da Baía de Guanabara.

Fonte: *Website* Backheuser e Leonídio Arquitetura e Cidade¹⁹²

A ideia central da proposta vencedora constitui a criação de nova escala de vizinhança [Fig. 82] que busca integrar os usos específicos dos terrenos leste (residências, espaços comerciais, de serviços) e oeste (hotel 5 estrelas, centro de convenções e centro empresarial). Assim, é importante mencionar que essas habitações destinam-se à população de classe média que ocupará a região no “pós Olimpíadas” e não à de baixa renda, que deu origem ao lugar. Apesar de constar no memorial que o projeto “busca a articulação com um entorno diverso e fragmentado”, é evidente que a proposta não dialoga com os edifícios preexistentes uma vez que essa mudança de escala é estabelecida de forma tão abrupta.



Fig. 82 Maquete eletrônica realística 1º Lugar Projeto Porto Olímpico. Perspectiva aérea.

Fonte: *Website* Concurso Porto Olímpico¹⁹³

¹⁹² Idem

A Avenida Francisco Bicalho foi convertida em eixo monumental e porta de entrada da cidade, ao mesmo tempo em que recebeu um desenho urbano que privilegiou o uso do automóvel ampliando seu aspecto e funcionalidade como via expressa. [Fig. 83] Ainda que o Memorial Descritivo (p. 15) do projeto indique a intenção de transformar a avenida em “um espaço humanizado”, nota-se pelos estudos preliminares submetidos ao concurso Porto Olímpico que a via não recebeu proposta de mobiliários urbanos e outros atrativos que estimulem a permanência do pedestre no espaço público “requalificado”.

Na [Fig. 80] e [Fig. 81] podemos observar que a ordenação dos prédios proposta diverge daquela do restante da malha urbana preexistente. Essa transformação foi possível devido ao repasse do uso de terras da União para o Município e, finalmente, para o setor privado. Também conforme o Memorial Descritivo do projeto, a nova ordenação foi proposta “para conferir certa originalidade a um espaço aparentemente residual da área portuária” (idem, p. 9). Entretanto, é possível que essa “originalidade” que destaca o novo conjunto arquitetônico seja também responsável pela disparidade na sua relação com as preexistências da área. O memorial propõe ainda a adoção do uso misto com unidades residenciais, espaços comerciais, de serviços e áreas públicas buscando amenizar a propriedade residual daquele espaço urbano.



Fig. 83 Maquete eletrônica realística 1º Lugar Projeto Porto Olímpico. Perspectiva térrea do Canal do Mangue.

Fonte: *Website* Concurso Porto Olímpico¹⁹⁴

¹⁹³ Disponível em: <<http://concursoportoolimpico.com.br/website/>> Acesso em: 13/07/13.

¹⁹⁴ idem.

A morfologia urbana sugerida pelo projeto configura uma ocupação “híbrida” onde ruas, praças e edifícios sejam indissociáveis. Isso implica na delimitação do espaço público e privado através do próprio edifício, gerando maiores espaços livres. As ruas secundárias e os pátios inferiores das quadras foram destinadas a receber os usos privativos de caráter residencial enquanto que nas ruas principais foram colocados os outros edifícios como hotéis, apart-hotéis e hotel temporário. Essa delimitação buscou tirar proveito dos locais mais silenciosos para a instalação de habitações.

O projeto que conquistou segundo lugar no Concurso Porto Olímpico foi desenvolvido pelo arquiteto Roberto Cláudio dos Santos Aflalo Filho, do escritório paulista Aflalo/Gasperini arquitetos¹⁹⁵ [Fig. 84] à [Fig. 85]. Dentre os colaboradores dessa proposta estão: Amanda Arcuri, Fabiana Araujo, Daniel Medina, Tereza Jardim, Evangelina Lopes, Reinaldo Nishimura, Ari Miaciro, Mariana Moro, Raquel Rodorigo, Luis Nogueira, Marcella Carone, Monica Rodrigues e Marcelo Nagai.



Fig. 84 Maquete eletrônica realística 2º Lugar Projeto Porto Olímpico. Perspectiva aérea a partir da Baía de Guanabara.

Fonte: *Website* Concurso Porto Olímpico¹⁹⁶

Assim como no projeto vencedor, a proposta de moradia e comércio foi especialmente situada no terreno leste [Fig. 85], enquanto que o restante do Programa de Necessidades se desenvolve na parte oeste do Porto Olímpico. As

¹⁹⁵ A lista de co-autores é grande e conta com nomes tais como Flavio Ferreira, Marcos Favero, Carlos Eduardo Spencer, Miguel Aflalo, Jose Luiz Lemos e Roberto Aflalo. E os consultores são: Manuel Fiashi, Gabriela Vasconcellos, Geraldo Filizola, Leonardo de Almeida, Ricardo França, Raul José de Almeida, Oscar Morio Tsuchiya, Antonio R. Barbosa de Oliveira, Igor Alvim, Ginter Parschalk e Moacyr Motta.

¹⁹⁶ Disponíveis em: <<http://concursoportoolimpico.com.br/website/>> Acesso em: 13/07/13.

edificações da Expo, centro de convenções, centro empresarial e hotéis localizam-se nas imediações da Av. Francisco Bicalho, pelas facilidades de acesso e também por privilegiar as áreas mais silenciosas para a implementação de residências. Esse projeto apresenta uma proposta de aproveitamento do solo mais densificada do que o primeiro, como podemos verificar na figura seguinte.



Fig. 85 Maquete eletrônica realística 2º Lugar Projeto Porto Olímpico. Perspectiva térrea do terreno leste a partir da Rodoviária Novo Rio.

Fonte: *Website* Concurso Porto Olímpico¹⁹⁷

Os quarteirões são formados por espaços livres internos que são ligados através de ciclovias e vias de pedestres que buscam conectar a área à Quinta da Boa Vista, ao Pavilhão de São Cristóvão e à ciclovia proposta pelo Projeto Porto Maravilha para a Av. Rodrigues Alves [Fig. 85 Maquete eletrônica realística 2º Lugar Projeto Porto Olímpico.]. Também foram sugeridas melhorias nos acessos existentes à igreja do topo do Morro do Pinto. Os dois terrenos são interligados por uma passarela elevada que forma um eixo visual no sentido perpendicular ao da Av. Francisco Bicalho¹⁹⁸. O projeto propôs a manutenção de parte dos galpões existentes no terreno situado a leste da área do Porto Olímpico fato que, segundo o Memorial Descritivo (idem, p. 11) colabora no sentido de “reforçar o espírito do lugar”.

¹⁹⁷ Idem.

¹⁹⁸ Cf. informação disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2011/07/03/porto-olimpico-rj-02/> Acesso em: 13/07/13.

O projeto que ocupou o terceiro lugar no Concurso Porto Olímpico é dos arquitetos Francisco Spadoni e Tiago de Oliveira Andrade, de São Paulo [Fig. 86]. Dentre os colaboradores estão Jaime Vega, Mayra Simone dos Santos e Lauresto Couto Esher. O projeto tinha como premissa manter os grandes equipamentos “saudáveis no tempo”. Nas quadras do Setor Leste foi concentrado todo o programa habitacional, incluindo-se, além dos edifícios de apartamentos, o conjunto formado por apart-hotel, hotel quatro estrelas e hotel temporário. Na quadra do setor oeste foram concentrados os demais equipamentos: centro de exposições, hotel 5 estrelas e centro empresarial¹⁹⁹.



Fig. 86 Maquete eletrônica realística 3º Lugar Projeto Porto Olímpico.

Fonte: *Website* Concurso Porto Olímpico²⁰⁰

O projeto que ocupou o 4º lugar teve como autores Jorge Mario Jauregui, Jorge Silvetti e Rodolfo Machado do Rio de Janeiro. Dentre os colaboradores estão Leandro Balbio, Fernando Newlands, David Serrão, Gabriel Leandro Jauregui, Maria Negrão, Carlos Clare, Jeffrey Burchard e Noel Murphy. O Memorial Descritivo do projeto menciona o resgate da “história cívica da zona portuária” através do realinhamento de vias e da reconfiguração do espaço público. A proposta cria um novo eixo formado pela Avenida Porto Olímpico cuja geometria é realçada através dos edifícios propostos. Assim como o projeto vencedor, propõe um novo marco

¹⁹⁹ Cf. informação disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2011/07/03/porto-olimpico-rj-03/> Acesso em: 13/07/13.

²⁰⁰ Disponível em: <<http://concursoportoolimpico.com.br/website/>> Acesso em: 13/07/13.

espacial para a zona portuária do Rio de Janeiro com a instalação do edifício do hotel 5 estrelas e do centro de convenções e exposições que figuram como “peça central” da área. Sobre o canal é proposta uma passarela de forma a permitir a passagem de pedestres. O padrão de composição dos edifícios residenciais é baseado em um sistema modular que permite adaptações no tipo de apartamentos a construir²⁰¹.

A respeito da proposição de novos marcos espaciais, é fundamental estabelecer uma conexão com o projeto italiano. Em Gênova, o *Bigo* tinha como função estabelecer uma reverência à cidade, funcionando como um ponto de contemplação e observação da urbe. No caso carioca, os projetos finalistas mencionados valorizaram as funções privadas, oferecendo a importância de constituir-se um marco na cidade à edifícios de uso hoteleiro.



Fig. 87 Maquete eletrônica realística 4º Lugar Projeto Porto Olímpico.

Fonte: *Website* Concurso Porto Olímpico²⁰²

De forma resumida, todos os projetos localizaram as habitações a leste do terreno e o restante a oeste, o que significa destinar os terrenos mais valorizados (isto é, próximos ao eixo monumental) aos prédios turísticos, de serviços e empreendimentos. Destaca-se o segundo projeto como a ideia de maior densificação do solo, juntamente com o uso público do interior dos quarteirões e

²⁰¹ Cf. informação disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2011/07/03/porto-olimpico-rj-03/> Acesso em: 13/07/13.

²⁰² Disponível em: <<http://concursoportoolimpico.com.br/website/>> Acesso em: 13/07/13.

ciclovias. Além disso, salienta-se a proposição de melhorias no acesso à igreja do Morro do Pinto e a manutenção dos armazéns.

3.3.2 A fase realizadora do Projeto Porto Maravilha

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, ou assim chamada de OUC Porto Maravilha, é a primeira levada a efeito pelo Município do Rio de Janeiro. Tem previsão legal na Lei Complementar nº 101/2009²⁰³, que veio a alterar o Plano Diretor de 1992²⁰⁴. As obras estão sendo financiadas pelo aumento do potencial construtivo na região, onde se permite a construção além dos limites atuais, com exceção das áreas de preservação, de patrimônio cultural e arquitetônico, e dos prédios destinados ao serviço público. Os interessados em explorar este novo potencial construtivo da região, especialmente investidores institucionais e do mercado imobiliário, construtoras, incorporadoras imobiliárias, proprietários de terrenos e investidores privados, deverão comprar os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs)²⁰⁵. Todo o valor arrecadado com a venda dos CEPACs deverá ser investido na melhoria da infraestrutura urbana e em serviços na região²⁰⁶. Os estoques de CEPACs foram distribuídos de acordo com o setor onde serão aplicados o que permite a delimitação da área adicional específica para cada caso. Para fins da delimitação de novos usos, todos os setores dentro da Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU) foram definidos como Zona de Uso Misto (ZUM)

²⁰³ Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5?OpenDocument>>

²⁰⁴ O Plano Diretor de 1992 foi substituído pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro, instituído pela Lei Complementar Municipal nº 111/2011. Documento disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>

²⁰⁵ Este é o público alvo da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, cf. prospecto de registro, documento disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canallInvestidor/prospecto.pdf>> Acesso em: 13/07/13.

²⁰⁶ Ver ainda a apresentação do projeto disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>>

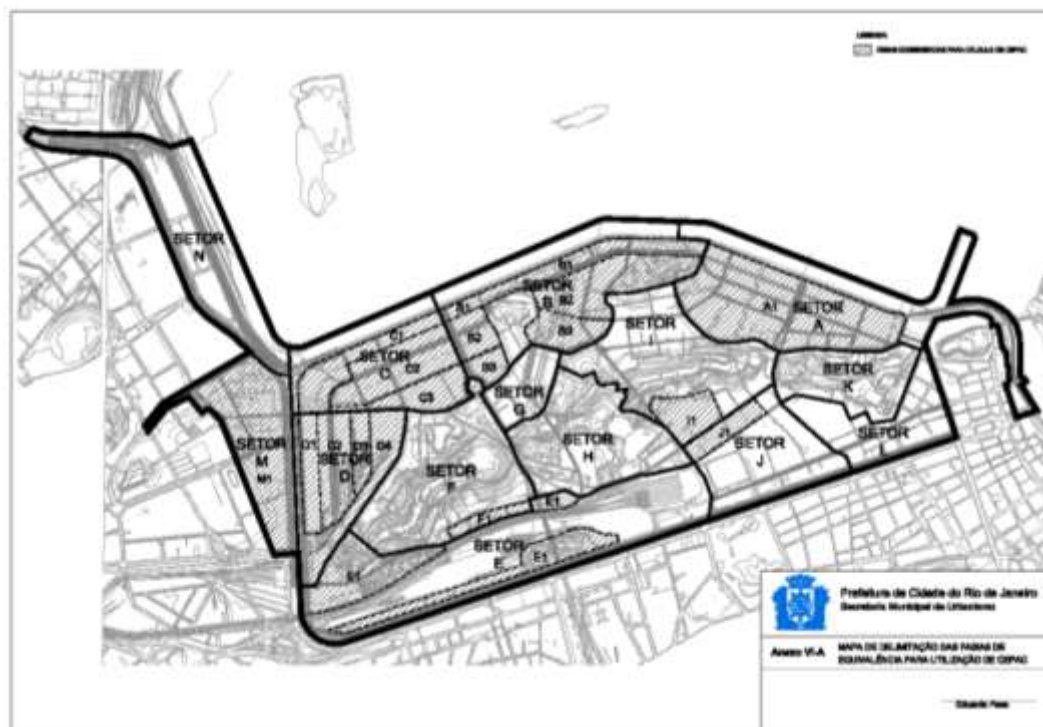


Fig. 88 Proposta de zoneamento em setores do Projeto Porto Maravilha

Fonte: Website Porto Maravilha²⁰⁷

A primeira fase das intervenções foi adjudicada ao Consórcio Saúde-Gamboa, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Empresa Industrial Técnica S.A. e Odebrecht Serviços de Engenharia e Construção S.A. (PCRJ, 2012, p. 26). O início efetivo das obras ocorreu na primeira semana do mês de maio de 2010 e o término, em junho de 2012. Ao todo foram gastos R\$ 139 milhões, e não R\$ 120 milhões como previsto pelo prospecto de registro da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro²⁰⁸ (idem, p. 26). As obras de urbanização dessa fase se situaram no Morro da Conceição e em 24 ruas e avenidas próximas à Praça Mauá²⁰⁹, totalizando cerca de cinco mil metros de extensão e uma área de aproximadamente dezesseis hectares (idem).

Consistiram em reformas nas redes de água, gás, esgoto, elétricas, telecomunicações e drenagem que foram posicionadas sob as calçadas a fim de não interromper o trânsito de automóveis nas ocasiões de reparo, demonstrando mais uma vez a valorização do uso do espaço urbano por veículos [Fig. 89]. Essa etapa contemplou a restauração do Cais do Valongo e dos Jardins Suspensos do Valongo,

²⁰⁷ Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br>> Acesso em: 13/07/13

²⁰⁸ Cf. prospecto de registro, documento disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canallInvestidor/prospecto.pdf>> Acesso em: 13/07/13.

²⁰⁹ Dentre elas, Rua Venezuela, Sacadura Cabral, Barão de Tefé, Camerino e Rodrigues Alves.

além da Casa da Guarda e do Mictório Público²¹⁰. A instituição do Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana, que compreende a subida do Morro da Conceição pela Rua Camerino, busca intensificar os atributos turísticos da região para valorização econômica²¹¹.



Fig. 89 Esquema das obras de infraestrutura implantadas pelo Projeto Porto Maravilha.

Fonte: Jornal Porto Maravilha N8, Junho de 2012, p. 4.²¹²

Um projeto que não foi realizado é a construção de uma garagem subterrânea na Praça Mauá em razão da restrição do número de vagas de estacionamento no centro histórico e na região portuária. Além disso, o Museu de Arte do Rio (MAR) [Fig. 90] e [Fig. 91], inaugurado em 1º de março de 2013, tomou lugar do prédio da Pinacoteca do Estado, segundo a proposta inicial. Dentre as obras que já foram entregues estão também a estação do Metrô Cidade Nova e a UPP do Morro da Providência.

²¹⁰ Cf. informação publicada no *website* Porto Maravilha. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/clipping/pdf/cl_29_06_1.pdf> Acesso em: 13/07/13.

²¹¹ Lembrando que em outra ocasião a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro tentou expulsar essa população dessa região. A respeito do assunto, vide artigo BITAR, Nina P.; GONÇALVES, José Reginaldo; GUIMARÃES, Roberta. *A alma das coisas, patrimônios, materialidade e ressonância*. Rio de Janeiro: FAPERJ:MAUADX, 2013.

²¹² Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br>> Acesso em: 13/07/13



Fig. 90 Vista do Projeto do Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR)

Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²¹³



Fig. 91 Perspectiva realística do Projeto do Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR)

Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²¹⁴

A segunda fase, que custará algo em torno de 8 bilhões, foi adjudicada à Concessionária Porto Novo S.A. O consórcio é formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A.²¹⁵. A Concessionária celebrou contrato de parceria público-privada na modalidade de Concessão Administrativa, para a prestação de serviços de Revitalização e Operação da AEIU da Região Portuária do Rio de Janeiro. O consórcio tem a finalidade de prestar serviços públicos municipais e executar as

²¹³ Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/fotos/fotos.aspx>> Acesso em: 13/07/13

²¹⁴ Idem

²¹⁵ Vale lembrar que, com exceção da Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A, a composição da concessionária é a mesma da Porto Novo, só mudou o nome.

obras estruturais e de urbanismo previstas no Edital de Licitação para Concorrência Pública nº 001/2010. A Concessionária Porto Novo terá a permissão de explorar a prestação de serviços públicos por um período de 15 anos²¹⁶.

Nessa fase, são previstas as conclusões da reurbanização de aproximadamente 70km de vias (pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros), e da implantação de novas vias e trechos de ciclovias [Fig. 92] e [Fig. 93]. As intervenções mais expressivas são a derrubada de parte do Viaduto da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho²¹⁷; a construção de um túnel entre a Praça Mauá e a Av. Rodrigues Alves, na altura do Armazém 5 com aproximadamente 2km de extensão; ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis; construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo.



Fig. 92 Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha

Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²¹⁸

²¹⁶ Esse item demonstra uma das discrepâncias entre os dois casos referênciados. A parceria com a concessionária no caso do Rio de Janeiro apresentou o prazo de vigência de 15 anos, enquanto que no caso de Gênova, aproximadamente um ano.

²¹⁷ É importante lembrar que, no caso italiano estava prevista a retirada da *Sopraelevata* e a consequente transformação da zona para pedestres da *Piazza Caricamento* até o limite do espelho d'água (COMUNE DI GENOVA, 1990, p. 7). Essa discussão será abordada no quarto capítulo, item três.

²¹⁸ Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/fotos/fotos.aspx>> Acesso em: 13/07/13



Fig. 93 Perspectiva realística da urbanização de vias. Detalhe do VLT.

Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²¹⁹

A derrubada da primeira parte do Viaduto da Perimetral começou em novembro de 2013, quando foram implodidos os primeiros 1.050 metros localizados entre a Av. Professor Pereira Reis e a Rua Silvino Montenegro [Fig. 94]. Segundo a prefeitura, todo o material de concreto foi removido e reciclado para a pavimentação de ruas da região. A remoção foi efetuada em um período de 90 dias e as obras da Via Expressa que substituirá a Perimetral com 5.050 metros puderam ser retomadas²²⁰. Em abril de 2014, foram implodidos outros 300m do elevado nas imediações da Praça Mauá. A outra parte que será implodida compreende a extensão total de 4km. A Via Expressa comportará três faixas em cada sentido e o maior túnel urbano do país, com extensão de 2.890 metros.

²¹⁹ Idem.

²²⁰ É necessário sublinhar que esse período foi pontuado por escândalos nas obras, dentre eles, o desaparecimento das vigas que constituíam o viaduto da perimetral.



Fig. 94 Implosão do Viaduto da Perimetral

Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²²¹

A construção do Museu do Amanhã [Fig. 95] e [Fig. 96] iniciou no ano de 2011 e estava prevista para ser concluída no começo de 2014. Trata-se de iniciativa da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho, com o patrocínio do Banco Santander e apoio do Governo do Estado, por meio de sua Secretaria do Ambiente, do Governo Federal, da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), e da Secretaria dos Portos. São ainda instituições parceiras do museu, sob diferentes aspectos, o *Smithsonian Institute* e a *California Academy of Sciences*, dos EUA; o *Parc de La Villette*, da França; o *Worldwatch Institute* e o *World Resources Institute*; e a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa)²²².

O Museu do Amanhã está sendo erguido no Píer Mauá em meio à dois canteiros de área verde, ao contrário do que foi previsto inicialmente, em um armazém no interior da zona portuária. A construção do prédio está ocupando uma área onde teria sido erguido o Museu Guggenheim. Em sua totalidade, serão cerca de 30 mil m², com jardins, espelhos d'água, ciclovia e área de lazer, enquanto que somente o prédio terá 15 mil m². O projeto arquitetônico, concebido por Calatrava, propõe arquitetura sustentável e prevê a utilização de recursos naturais do local - como, por exemplo, a água da Baía de Guanabara, que será utilizada na climatização do interior do museu e reutilizada no espelho d'água. No telhado da construção, grandes estruturas de aço, que se movimentam como asas, servirão de

²²¹ Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/fotos/fotos.aspx>> Acesso em: 13/07/13

²²² Cf. informações publicadas no *website* do Projeto Porto Maravilha. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>> Acesso em: 13/07/13

base para placas de captação de energia solar. Com isso, o museu vai buscar a certificação LEED (Liderança em Energia e Projeto Ambiental), concedida pelo *Green Building Council (USGBC)*²²³.

Por estar incluído no conjunto de obras da segunda fase, o projeto orçado em R\$ 215 milhões será custeado pela venda dos CEPACs. Em outras palavras, o edifício âncora do Projeto Porto Maravilha está sendo implantado com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, o que significa a aplicação de dinheiro público como isca para novos investimentos financeiros e potencialização do turismo.



Fig. 95 Perspectiva realística do Museu do Amanhã.
Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²²⁴



Fig. 96 Perspectiva realística do Belvedere do Museu do Amanhã.
Fonte: Galeria de Perspectivas do Projeto Porto Maravilha²²⁵

²²³ Cf. informações publicadas no *website* do Projeto Porto Maravilha. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>> Acesso em: 13/07/13

²²⁴ Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/fotos/fotos.aspx>> Acesso em: 13/07/13

²²⁵ Idem.

O projeto prevê ainda a criação de um mirante no espaço de convergência da nave central com as duas galerias laterais que coloca o visitante “diante de uma panorâmica da Baía de Guanabara, ecossistema alterado diretamente pela ação humana”. Nas duas rampas de saída, os recursos de mídia exibem informações “sobre as práticas que promovem a saúde ambiental da Baía”²²⁶. O prédio servirá como uma das âncoras do Projeto Porto Maravilha do Rio de Janeiro, assim como o *Museu del Mare* serviu para o *Porto Antico* de Gênova.

As obras do Projeto Porto Maravilha, de maneira geral, por estarem ainda em implantação e também por apresentarem constantes transformações, foram aqui exibidas de maneira bastante sucinta. A conclusão da urbanização dos morros, assim como da implantação de nova infraestrutura urbana, da Via Expressa, do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e da demolição da Perimetral estão previstas para o ano de 2016, conforme o cronograma de obras divulgado pelo *website* do Projeto Porto Maravilha²²⁷.

3.4 SOBRE O PROJETO EM ANDAMENTO. O RIO DE JANEIRO HOJE.

Atualmente, a cidade do Rio de Janeiro passa pelo processo de implantação do Projeto Porto Maravilha. Os CEPACs leiloados – comprados pela CEF com recursos do FGTS - estão sendo vendidos e começam a surgir novas construções na zona portuária carioca. Nesse panorama, o risco da remoção se tornou o pior temor da comunidade, cujas 835 famílias serão reassentadas por estarem em áreas de risco ou na área de implantação do teleférico e do plano inclinado (COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS, 2013, p. 17). Cabe ressaltar que os assentamentos oferecidos próximos às comunidades são exceções e houve casos em que famílias foram removidas para Cosmos (localidade há 50 km do ponto de residência), como aconteceu com cerca de 100 famílias da Favela do Metrô Mangueira²²⁸. Essas remoções desrespeitam, inclusive, a Lei Orgânica do município,

²²⁶ Cf. informações publicadas no *website* do Projeto Porto Maravilha. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>> Acesso em: 13/07/13

²²⁷ Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/sup/serObrMapaObras.aspx>> Acesso em: 10/03/14.

²²⁸ O website do Comitê Popular da Copa denunciou a violação nos direitos humanos, inclusive, na reportagem do dia 11/01/14. No original: “Em agosto de 2010, agentes municipais começaram a marcar as habitações sem aviso prévio, fazer negociações individuais e derrubar as casas. As primeiras 107 famílias, das cerca de 700 da comunidade, foram reassentadas em Cosmos, a 50 quilômetros de distância dali. As outras exigiram outro tratamento. Pela resistência dos moradores e a proximidade do Maracanã, o caso ganhou repercussão mundial e em 2011 estava no principal jornal

sobretudo porque os moradores não só estão sendo removidos para áreas periféricas como estão sendo espalhados, cada um em um local diferente. No caso do Morro da Providência, a oferta de reassentamento nas proximidades é necessária também para evitar maiores conflitos com outras comunidades organizadas em facções rivais.

As remoções consistem muito mais do que uma “limpeza” ou reordenamento do lugar dos pobres na cidade, mas a tentativa de soterrar a memória social de grupos sociais excluídos nesses processos de renovações urbanas tais como os Indígenas e Quilombolas, no Rio de Janeiro. Como exemplo presenciamos as tentativas de demolição do Museu do Índio²²⁹ e de retirada de ocupações que fazem referência a núcleos quilombolas como as já mencionadas Chiquinha Gonzaga²³⁰ (2004), Zumbi dos Palmares (2005) e Quilombo das Guerreiras (2006).

É essencial sublinhar que as políticas de intervenções urbanas promovidas pelo poder público foram historicamente pautadas pela renovação de áreas centrais através do deslocamento das camadas populares para as regiões periféricas da cidade (seja de forma natural ou induzida), a exemplo das ações de Pereira Passos no início do século 20. Nessa conjuntura, ressalta-se o espaço urbano do porto carioca como palco de disputas e combates em prol de interesses específicos, seja em episódios de batalha como a Revolta da Vacina (1908), ou em situações de ênfase simbólica como na destruição de cortiços da antiga Rua do Sabão (atual Av. Presidente Vargas).

Outra constatação é a ausência de informação e envolvimento da comunidade na discussão dos projetos e na aprovação das leis (homologadas em 2009, em um prazo relativamente curto) que criam instrumentos evasivos de

da Inglaterra, o *The Guardian*. As famílias acabaram conquistando o direito de ser reassentadas em um local próximo, nos empreendimentos Mangueira I e II, e no Bairro Carioca, em Triagem.” Disponível em: <<http://rio.portalpopulardacopa.org.br/?p=2722>> Acesso em: 10/03/14.

²²⁹ A notícia divulgada no dia 28/01/2013, na Revista *Veja* anuncia: “O governador do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, voltou atrás na decisão de demolir o prédio do antigo Museu do Índio, no Maracanã, na zona norte da cidade.” Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/governo-do-rio-desiste-de-demolir-antigo-predio-do-museu-do-indio>>, Acesso em: 09/03/2014.

²³⁰ Conforme publicação no site do Centro de Mídia Independente, “o INCRA entrou, no dia 30 de julho, com o pedido de reintegração de posse do imóvel [da ocupação Chiquinha Gonzaga]. Devido a um problema no sistema da Justiça Federal, o processo só foi distribuído [sic] no dia 05/08 e a decisão do juiz, concedendo sumariamente a liminar da reintegração de posse, saiu na última quinta-feira, dia 12 de agosto”. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/red/2004/08/288953.shtml>>, Acesso em: 09/03/2014.

operação urbana (OU). Esses procedimentos são frequentemente realizados de maneira ilegítima, pois a previsão da realização de audiências públicas está na Lei Orgânica Nacional do Ministério Público (MP). Pode-se constatar ainda que nem mesmo com relação às remoções e assentamentos as comunidades são advertidas, pois, essa foi uma das reclamações constantes na Reunião Pública realizada na sede do Ministério Público da União (MPU), em maio de 2013.

As comunidades se defendem como podem: utilizam as associações de moradores para manter coesa a população, na intenção de garantir e proteger seus direitos e interesses socioeconômicos. Boaventura, já na década de 1970, notificou a existência desses grupos de moradores locais que se reuniam a fim de se defender das pressões que a burguesia urbana aplicava sobre o aparelho do Estado, com a intenção de removê-los para os arredores, nos bairros marginais da cidade, liberando os terrenos para empreendimentos urbanísticos (SANTOS, 1998).

Essas associações incorporaram um sistema jurídico próprio, com espaço argumentativo mais amplo, flexível e adequado aos influxos de suas realidades sociais. Essas realidades se criaram a partir de ocupações e construções ilegais, o que se tornou em um dos problemas centrais das comunidades marginais. Diante dessa realidade, os moradores se organizaram ao longo das últimas décadas a fim de melhorar suas condições de habitabilidade, fortalecer as estruturas coletivas e fazer subir os custos políticos e sociais de eventual destruição ou remoções forçadas. Enfim, suas lutas se orientaram para a conquista coletiva da legalização de posse e para a defesa contra ameaças à sobrevivência decorrentes dessa ilegalidade. Se por um lado as favelas não têm direito à instalação de equipamentos coletivos por parte do Estado (abastecimento de água, luz, esgoto, pavimentação de ruas etc.) - o que impõe aos moradores um cotidiano particularmente duro - por outro lado, com a valorização progressiva dos terrenos em que se implantaram e a especulação selvagem daí decorrente cresceram as pressões para liberação da área.

No entanto, mesmo que essas associações tenham tomado espaço e interferido nas relações sociais (sobretudo naquelas que envolvem direitos sobre a habitação ou a terra), à luz do direito oficial brasileiro, essas relações são ilegais ou juridicamente nulas, uma vez que dizem respeito às transações sobre terrenos

ilegalmente ocupados e a construções duplamente clandestinas. Isto é, o direito das favelas é um direito paralelo não oficial, que cobre interação e mediação jurídicas intensas, resolvendo disputas e litígios emergentes, porém à margem do sistema jurídico estatal, o “direito do asfalto”, como chamam os moradores, que vigora em zonas urbanizadas.

4 TECENDO DIÁLOGOS COMPLEMENTARES: APROXIMAÇÕES E CONTRASTES ENTRE OS DOIS CASOS REFERÊNCIA.

Nesse capítulo é apresentada a análise detalhada que comprova o diálogo complementar entre os dois casos referência segundo o aporte teórico da multiplicidade dos tempos de Braudel. Esse exame foi desenvolvido a partir da Linha dos Fatos em cruzamento com os marcos normativos, as notícias de jornais e com o aporte teórico de autores como Harvey e Arantes que contribuíram para o entendimento da conjuntura mundial do desequilíbrio entre o poder público e o privado, e da noção do empresariamento urbano; Borja e Castells que forneceram subsídios para o estudo dos processos de democratização política e de descentralização do Estado que consentiram a valorização dos governos locais; Milton Santos que subsidiou estudos sobre as formas de interpretar os processos de globalização.

Este capítulo divide-se em três grandes momentos. O primeiro aborda as conjunturas criadas para a implementação de grandes projetos urbanos incentivados pela realização de megaeventos e o surgimento de Barcelona como um modelo para as intervenções urbanas em zonas portuárias de cidades contemporâneas. Discutem-se as respostas mundiais mais significativas à crise acarretada pela extensão do fordismo e organização taylorista: os planos estratégicos de desenvolvimento econômico e urbano, a descentralização dos governos locais e o andamento de grandes projetos urbanos de iniciativa pública e/ou privada. O caso catalão é um marco de referência às cidades que assumiram posição de agentes políticos e econômicos, adquirindo autonomia em relação à dinâmica de acumulação de capital. Por essas características, é importante estudar e ilustrar o *Port Vell* (projeto implementado para receber os Jogos Olímpicos de 1992) e fazer correlações com os casos referência desta tese.

No segundo momento, são colocados os instrumentos jurídicos utilizados para viabilização de (mega)projetos em Gênova e no Rio de Janeiro, realizando permanentemente considerações a respeito das proximidades e complementações entre eles e das relações com o caso Barcelona. Dentre eles, pode-se citar a constância da parceria público privada, dos esquemas de concessão, do alinhamento de esferas de poder e da criação de figuras políticas que

concentrassem as decisões de aprovação e fiscalização de projetos (a fim de acelerar o processo burocrático que naturalmente envolve obras públicas). Cita-se ainda a utilização de programas e políticas públicas que complementam a ação do plano, especialmente em Gênova, devido à sua particularidade de obter um centro histórico fragmentado e bastante denso.

No último momento, são tecidas as aproximações entre os casos referência no que diz respeito aos discursos que buscam legitimar as intervenções urbanas e às premissas e aproximações do projeto urbano propriamente dito. Discorre-se sobre o descolamento existente entre as etapas de elaboração de projetos e instalação de discursos e a realidade, que implica na coerência com as reais necessidades do local. Esses discursos são montados a partir da valorização de figuras políticas e da ostentação de assinaturas de *archstars*, pois, conferem status à cidade que pretende permanecer nos mercados globais. Outros pontos são recorrentes no discurso que busca legitimar essas intervenções urbanas: a “preservação” de espaços públicos e do meio ambiente urbano, devolução da praça/mar à cidade e das ruas ao pedestre, a evocação do passado (de duas formas: 1. para intensificar problemas; 2. para evocar um “feitiço” a fim de manter o elo com as origens e acalmar a ansiedade gerada pela incerteza do futuro), a ideia de futuro (que se refere aos anseios de prosperidade), o uso de recursos como a simulação de debate público e outros diálogos com o intuito de mobilizar opiniões através da pseudoparticipação. No final deste item são apresentados exemplos práticos.

4.1 AS CONJUNTURAS. BARCELONA COMO MODELO

De acordo com Borja e Castells, “na América Latina, os processos de democratização política e de descentralização do Estado revalorizaram, ao longo da década passada [1980], o papel das cidades e dos governos locais” ²³¹ (1996, p. 154). Esse processo originou um movimento de definição de projetos unificados de

²³¹ Embora com certo atraso o que os autores atribuem às desigualdades sociais, às políticas de ajuste, aos graves déficits de infraestrutura e à debilidade da sustentação sociocultural das mesmas.

desenvolvimento de cidades²³², com princípios de autonomia local e participação de instituições de âmbito regional ou continental. As administrações locais tornaram-se protagonistas, posicionando-se em um novo papel político e econômico e as cidades se tornaram globais. A constatação dessa autonomia local em relação à dinâmica da acumulação do capital revela, como adverte Harvey (2005, p. 184), uma conjuntura mundial no desequilíbrio ou inversão de poder entre o público e o privado. Como afirma Bauman (2007, p. 8), essa problemática decorre da separação entre o poder e a política.

Na Europa, a mudança de atuação das cidades ficou bastante clara enquanto agentes econômicos a partir da Conferência de Cidades Europeias realizada em Roterdã (1986), que definiu as cidades como motoras do desenvolvimento econômico. Havia nascido o movimento das Eurocidades, que se constituiu formalmente na conferência seguinte, realizada em Barcelona em 1989, e que reúne hoje as cem cidades mais importantes da Europa²³³.

Borja e Castells (1996, p. 153) acrescentam:

O segredo reside na velocidade de inovação do conjunto das pequenas e médias empresas articuladas com as grandes em rede com o exterior e com poder político no interior. Este último assegura importantes funções de informação e promoção, e dá garantias de ordenamento e prestação de serviços do sistema cidade, visto que, logicamente, o tecido econômico e o tecido urbano se confundem.

Segundo esses autores (idem, p. 154), a “revitalização” econômica²³⁴ deste período acabou por estimular o andamento de projetos urbanos em grande escala mesmo que, em contrapartida, os *déficits* herdados tenham agravado as condições

²³² Isto vinha acontecendo também em outros continentes e temos como exemplo a criação da *Union de Ciudades Capitales Iberoamericanas UCCI* (União das Cidades Capitais Ibero-Americanas, tradução nossa), em Madri (1982). É necessário lembrar que a cidade do Rio de Janeiro faz parte dessa associação conquistando representação frente outras capitais latino-americanas e europeias.

²³³ Em 1993, a Comunidade Europeia criou o Comitê das Regiões, que integrava os representantes dos governos regionais e das cidades, reconhecendo as estruturas dos governos locais. Vale salientar que em outros continentes também ocorreu esse processo, talvez de maneira ainda mais evidente. Na Ásia, por exemplo, o conjunto dos agentes econômicos se uniu ao governo da cidade com o foco nos mercados externos, buscando a alta velocidade de informação sobre os mercados internacionais e a adaptação aos mesmos, a flexibilização das estruturas produtivas e comerciais e a fácil inserção em redes. Segundo Borja e Castells (1996, p. 152), está aí a receita para o sucesso dessas cidades.

²³⁴ Não podemos esquecer do chamado “milagre econômico” da década de 1970 conduzido por um modelo econômico calcado nas expressões “desenvolvimento” e “segurança nacional” empunhadas pela ditadura militar, mas também um modelo social e político “responsável tanto pela eliminação do embrião da cidadania que então se desenvolvia, como pela opção de alargamento de uma nova classe média em detrimento da massa de pobres que o ‘milagre’ não apenas deixou de suprimir, como também aumentou” (SANTOS, 2002, p. 26).

de infraestrutura física, a insuficiência de recursos públicos, a esparsa integração social na cidade e, principalmente, a cooperação entre as esferas públicas e privadas. As demandas sociais multiplicadas pela ampliação de processos democráticos e a crescente abertura econômica externa – em conjunto com a maior intensidade e visibilidade dos problemas – acentuaram a sensação de crise nas grandes cidades.

Na Itália, como afirma Garofoli (1983, p. 49), esse período de crescimento econômico aconteceu nos anos 1950 e 1960, conduzido pelo modelo baseado na extensão do fordismo e na organização taylorista do trabalho para a produção em massa de bens padronizados, com salários extremamente baixos que garantiam a competitividade internacional. Segundo Santos (2002), esse momento representou de fato uma involução social e política. Este modelo entrou em crise no período compreendido entre os anos 60 e 70 em consequência, sobretudo, de um conflito capital/trabalho entre setores hegemônicos como o da exportação²³⁵. Em cada caso, italiano e brasileiro, todo o contexto das dinâmicas econômicas (reativação), sociais (participação) e políticas (democratização) criou as condições para a geração de respostas.

Entre as respostas latino-americanas mais significativas estão os projetos de reformas urbanas, políticas e financeiras da Cidade do México, de Bogotá e de Buenos Aires e as reformas da nova constituição brasileira. Borja e Castells também incluem o início dos planos estratégicos de desenvolvimento econômico e urbano, a descentralização dos governos locais, o andamento de grandes projetos urbanos de iniciativa pública e/ou privada e a cooperação entre ambos os setores (BORJA; CASTELLS, 1996, p. 155). Desse modo, entendemos que as grandes cidades latino-americanas emergem como atores políticos e econômicos. A consolidação desse novo papel, segundo eles (idem), depende da possibilidade de estímulo de grandes projetos de cidade que contem com a participação ativa dos principais agentes públicos e privados e conquistem um amplo consenso público.

Das respostas europeias, dentre tantas cidades como a própria Gênova, figuram Lisboa, Berlim, Amsterdam, Bilbao e Londres, que visavam a reposição de áreas do tecido urbano consolidado, principalmente de centros antigos em

²³⁵ Vide: SECCHI, B. *Squilibri regionali e sviluppo economico*. Padova: Marsilio Ed., 1974. Sobre os efeitos da evolução tecnológica dos anos 1960 e da grande crise dos anos 1970 no Porto de Gênova, vide: MUSSO, Bruno. *Il porto di Genova. La storia, i privilegi, la politica*. Torino: AGIT Subalpina, 2008.

decadência ou bombardeados e deteriorados. A capital britânica é emblemática no sentido de que, a ascensão de Thatcher em 1979 causou a reformulação da política urbana nacional, significando o desmonte do Estado provedor, dos sindicatos dos trabalhadores e do capital produtivo fordista a favor do mercado²³⁶. A propósito, segundo Lagomarsino (2004, p. 44), neste momento e ao longo das décadas de 1980 e 1990, Gênova empunhava ainda a bandeira de “capital das participações estatais”, do assistencialismo, e das indústrias culturalmente pública. Segundo o autor, os processos de requalificação tiveram o “duro” objetivo de mudar essa imagem.

Em outras palavras, os projetos de requalificação de Gênova, e agora também os do Rio de Janeiro, foram tentativas de inseri-las no panorama das cidades competitivas, com o objetivo de recolocá-las nos espaços econômicos globais. Para isso, como notam Borja e Castells, a articulação dos governos locais com os demais agentes econômicos procurou aprimorar os instrumentos de governabilidade e estabelecer nova base econômica que possibilitasse investir em melhorias de infraestrutura urbana. Entretanto, a partir dos nossos casos referência e ao contrário do que afirmam os autores, é possível questionar se este modelo representa efetivamente “melhor qualidade de vida” e “mais integração social” (idem, p. 156). Veremos no transcórrer deste e do próximo capítulo que o desenvolvimento econômico e urbano resultante da combinação entre essas conjunturas representa, na verdade, o oposto ao discurso da qualidade de vida: a valorização do setor privado em detrimento do setor público – o que não condiz com o discurso da qualidade de vida, o consequente aumento das desigualdades sociais e a consolidação de processos de gentrificação, exclusão e segregação.

É sob essas conjunturas que surgiu o caso Barcelona, que com todo alcance de sua mobilização política para a reestruturação da cidade e reposicionamento no sistema urbano europeu, tornou-se o “grande marco dessas transformações” mantendo-se ainda hoje como iniciativa inspiradora para governantes de diversas

²³⁶ Sobre o caso britânico, Ascher observa que não se tratava de abandonar toda a intervenção pública e sim de fazer com que ela dependesse das exigências dos atores privados (1994, p.86). Sobre as modificações econômicas, sociais e políticas da Inglaterra no final do século 20, consultar também Harvey, 2000; 2005; 2006a; 2006b.

idades do mundo²³⁷. A eleição da cidade em 1986 para receber os Jogos Olímpicos de 1992 potencializou a aplicação do Plano Estratégico da cidade catalã e possibilitou tamanha repercussão, conforme afirmam Borja e Castells (1996, p. 156).

A realização do evento influenciou diretamente na aplicação do Plano Estratégico por, basicamente, dois motivos. O primeiro, por dar visibilidade à cidade, fazendo com que os olhos de outros governos, locais ou não, se voltassem para o município catalão, resultando na mobilização de entes políticos e da população, no apoio político e financeiro. O segundo, pela utilização de instrumentos jurídicos (como o alinhamento das esferas de poder para a aprovação dos projetos destinados à recepção dos jogos) que permitiram colocar em prática as decisões do Plano Estratégico de forma mais rápida e direta, ignorando os procedimentos necessários para a liberação das obras.

Os megaeventos vêm explorar, portanto, a conjuntura econômica para promover intervenções urbanas como alternativa para o crescimento demográfico desenfreado, a extensão da cidade “ilegal”, o desemprego, a marginalidade social, o *déficit* de infraestrutura moderna e a fraqueza dos governos locais.

Em termos de localização, as áreas mais apreendidas pelos projetos de requalificação e planos de intervenção estratégica, principais promotores dessas transformações urbanas, são os centros históricos e zonas portuárias, pela situação de degradação em que muitos se encontram, pela localização privilegiada – pois são áreas que se conectam facilmente aos demais bairros da cidade e por possuírem também ligação com o mar – e ainda por conter infraestruturas previamente estabelecidas. Estes motivos são ainda mais evidentes em Gênova cuja ligação entre o porto e o centro histórico sempre se desenvolveu de forma muito estreita. [Vide Capítulo 2] Já no caso do Rio de Janeiro, essa relação porto-centro histórico demonstrou-se bastante conflituosa, uma vez que a zona portuária serviu, em alguns momentos, como área de “escape”, para onde eram levadas atividades que não correspondiam com o centro histórico de uma capital, como foi o caso do comércio de escravos, transferido da Rua Direita para o Valongo [Vide Capítulo 3].

A reconversão do porto de Barcelona constituiu-se na setorização dos usos, de acordo com três categorias que foram situadas em diferentes espaços ao longo

²³⁷ Como nos indica Andreatta: “com sua experiência, [Barcelona] passou a nortear processos de revitalização em outras grandes metrópoles, emprestando a elas um ímpeto urbanístico, claramente refletido, nos últimos trinta anos, em suas obras olímpicas, nas ‘rondas’ ou autopistas integradas na cidade, na renovação do centro antigo, na recuperação da sua frente marítima” (2010, p. 65).

da costa catalã. O porto cultural e de lazer, *Port Vell*, ficou estabelecido bem à frente da *Ciutat Vella*, o porto comercial se estendeu em direção ao Rio *Llobregat*, diante da montanha de *Montjuïc*; e o porto logístico foi ampliado junto ao mesmo rio, em função do desvio de sua embocadura no mar [Fig. 97] (ANDREATTA, 2010, p. 67). Mais adiante veremos como essa setorização também se deu nos portos de Gênova e do Rio de Janeiro.



Fig. 97 Localização dos portos de Barcelona.

Fonte: Desenho da autora sobre mapa do Google Maps²³⁸

A definição desses três âmbitos portuários é resultado do Plano Estratégico Portuário de 1980 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I] que pretendia, já naquela época, fornecer subsídios para construir a principal plataforma logística do nordeste da Espanha e a mais importante do Sul da Europa. O formato institucional adotado permitiu criar empresas gestoras para cada âmbito, concedendo-lhes uma espécie de flexibilidade e eficácia para implantar programas e projetos, ainda que fossem supervisionadas pela Autoridade Portuária de Barcelona (APB) (idem).

O Porto Comercial foi implantado para acolher maior volume de mercadorias, grãos sólidos e líquidos e cargas em geral, com previsão de estender-se sobre o mar e de aumentar áreas de infraestrutura marítima. Aqui se verificou, em 2005, o

²³⁸ Disponível em: <<https://maps.google.com.br/>> Acesso em: 10 dez. 2013.

emprego de Parcerias Público-Privadas²³⁹ (PPP) no terminal Delta 1, implantado para acolher produtos petroquímicos, conforme lembra Andreatta (ibidem).

O Porto Logístico se beneficiou da proximidade com o polígono industrial – este, também próximo ao Porto Comercial – e ainda da infraestrutura urbanística criteriosamente planejada, a chamada Zona de Atividades Logísticas (ZAL). O Centro Intermodal de Logística SA²⁴⁰ (CILSA), a empresa que agencia o espaço, tem como funções obrigatórias o gerenciamento de tráfego marítimo, o fornecimento da estrutura logística que corresponde à oferta de armazéns e a realização do aproveitamento da rede de transportes (ANDREATTA, 2010, p. 70).

O *Port Vell* foi reconfigurado como o centro de diversões da cidade, com usos comerciais, culturais e turísticos. Esta transformação foi possível graças à existência prévia do *Plano de Ensanche*²⁴¹, “um plano urbanístico cuja regularidade, densidade e multiplicidade de funções lhe conferem vigor de autêntico motor da cidade” (idem, p. 71).

Barcelona se manteve amuralhada por nove séculos. Suas simetrias com Gênova, em termos de conformação histórica, não avançam muito. Logo, a cidade catalã sofreu com o aumento da densidade demográfica e, decorrente da necessidade de ordenar o desenvolvimento, veio a proposta de transformar a cidade insalubre em moderna: Plano Cerdà (1859)²⁴² [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. O plano, prevendo futuras relações entre o porto e a cidade, permitiu a acomodação de novas indústrias, habitações e equipamentos culturais, mostrando-se visionário a partir do momento em que antecipou a preocupação com os sistemas de transporte e de comunicação e ainda com o atendimento portuário ao conjunto de infraestruturas urbanas. Para o porto, especificamente, o projeto que significou a

²³⁹ A expressão Parceria Público-Privada foi utilizada pela primeira vez na legislação brasileira pela Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Conforme o art. 2º, considera-se: “Parceria Público Privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa. § 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. § 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.”

²⁴⁰ O centro é uma iniciativa público-privada, foi criado em 1993 e é constituído de três empresas acionistas: *Barcelona Port Authority* (51%), *Consorci de Parcs Logistics* (44%) e *SEPES* (5%). Conforme *website* de Parques Logísticos, disponível em: <http://www.sabalogistica.com/en/>

²⁴¹ Plano de Expansão, tradução nossa.

²⁴² Mesmo Plano de Expansão citado anteriormente. Objetivou estender a cidade para além dos muros, priorizando a circulação e a higiene. Sobre o Ensanche, consultar publicações como Tarragò, 1976; Corominas y Busquets, 2009; Magrinyé y Marzá, 2009.

superação dos problemas de falta de abrigo e de constantes perdas de calado e de infraestrutura, foi o projeto de José Rafols, que encontrou no *Plano de Ensanche* um marco geral favorável para o seu crescimento (idem, p. 75).

Destes planos, sucederam o Plano Metropolitano (1953) e o *Plan de la Ribera* (1967)²⁴³, mas as intervenções no porto de Barcelona – que segundo Andreatta (idem, p. 78) até a década de 1970 aconteciam de forma tímida – só passaram a acontecer “acompanhadas de uma nova e especial forma de pensar a cidade existente [...] a partir da inauguração do período democrático na Espanha” [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A saber, aqui se verifica que a realização das intervenções urbanas impulsionadas pela realização megaeventos só foi possível a partir do momento em que o arranjo político completou o quadro de combinação de fatos que formam as conjunturas. Além disso, a autora, assim como Borja e Castells, vem corroborar com a ideia de que a realização dos Jogos Olímpicos foi “um pretexto que garantiu a reunião de grande quantidade de recursos públicos e estimulou investimentos privados”²⁴⁴.

Sobre o projeto para os Jogos Olímpicos, Andreatta informa que a área total foi dividida em quatro espaços de intervenção: o parque de *Montjuïc*, a avenida Diagonal (*Camp Nou*), o *Vall d’Hebrón* e a região da Vila Olímpica. O ponto focal do projeto foi direcionado a *Ciutat Vella* que, ao longo dos anos, deu suas costas para o mar e a Vila Olímpica estava destinada a resolver o problema da ligação entre o centro histórico e o seu passeio marítimo (idem, p. 80).

Em Gênova podemos notar a mesma intenção de ligar o centro histórico e o *Porto Antico*, com a valorização da *Via di San Lorenzo*, que desemboca no porto, destinando-a estritamente para pedestres e inserindo, ao longo do caminho, pequenos comércios, prestadores de serviços, restaurantes e demais atrativos para estimular o uso do espaço livre que leva até a zona portuária. No Rio de Janeiro, o centro histórico será conectado ao Porto Maravilha através do VLT. Entretanto, ao que tudo indica, essa ligação entre as duas áreas estabelecida por um meio de transporte por si só não é suficiente para que o passageiro estabeleça vínculos não só com os habitantes e frequentadores dos lugares, mas também relações mais

²⁴³ Resumidamente, o Plano Metropolitano teve como mote, além de manter as áreas verdes, adaptar o espaço aos veículos planejando um anel viário ao redor da cidade; e o Plan de la Ribera tornou o debate sobre as frentes marítimas de maior relevância.

²⁴⁴ Além dos Jogos Olímpicos, podemos citar a realização de outras experiências como a Exposição Universal de 1888 e a Exposição Internacional de 1929.

profundas e duradouras com a paisagem uma vez que, não havendo atrativos, o transeunte não será estimulado a descer do veículo e circular a pé pelos espaços livres.

A propósito, o diálogo entre Gênova e Barcelona se estabeleceu também de forma direta, em debates sobre problemáticas marítimas ocorridos, como por exemplo, em novembro de 1991, quando a cidade italiana hospedou o 3º *Convegno Internazionale dell'Associazione Villes ed Ports*²⁴⁵. A associação emergiu em nível internacional com os primeiros dois convênios de *Le Havre*²⁴⁶ e de Barcelona como ponto de referência no debate da coexistência (difícil mas fértil de ideias, segundo Capocaccia) entre portos e cidades [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

A convenção de Gênova analisou, no âmbito geral de seus trabalhos, as principais experiências internacionais descritas, seja nas memórias apresentadas em sala, ou através de modelos expostos em um pavilhão vizinho à *Fiera*. Um dia inteiro foi dedicado ao debate sobre o caso de Gênova (CAPOCACCIA, 1991, p. 21). O evento consistiu uma prova de que as cidades portuárias europeias dialogavam entre si a respeito das problemáticas afrontadas pelas cidades e seus portos.

Da mesma forma que em Gênova, Barcelona também possui ligação com a própria figura de Cristóvão Colombo, de modo que, é necessário lembrar, a rota traçada por ele em direção à América foi possível graças ao financiamento dos Reis Católicos da Espanha, Fernando II e Isabel I. Há relatos de que o navegador, de origem genovesa, teria partido do interior da Espanha para a empreitada a caminho da América. A prova do apreço a *Cristóbal Colón*, nome pelo qual o navegador era conhecido pelos espanhóis, é o fato de que nem mesmo o porto da cidade italiana possui, uma estátua dedicada ao genovês, como há no porto catalão. O monumento foi instalado no final do século 19 em uma área bastante privilegiada como aquela em que se encontram a extremidade sul da *Rambla* e o *Passeig de Colón*²⁴⁷.

²⁴⁵ 3ª Convenção Internacional da Associação Cidades e Portos, tradução nossa.

²⁴⁶ A propósito desta cidade, tem-se notícia de que a primeira linha regular de navios a vapor para a Europa se deu entre o Rio de Janeiro e o porto de Le Havre, em 1843. Mesmo as linhas que alcançavam os destinos mais próximos como Buenos Aires e Montevideu só ocorreram posteriormente (FIGUEIREDO, 2005, p. 142).

²⁴⁷ Passeio de Colombo, tradução nossa. À respeito de Cristóvão Colombo e da descoberta do Novo Mundo existe uma vasta e sofisticada bibliografia que não será neste momento explorada por não ser a preocupação central desta tese. Cf. ALTOLAGUIARRE Y DUVALE, Ángel de. *La patria de Cristóbal Colón, según las actas notariales de Italia*, Boletín de la Real Academia de la Historia, 1918. pp. 200-224

Disponível em:

http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/09255041078758473085635/p0000001.htm#I_0_
Acesso em: 14/10/13.

A propósito, data deste período e do começo do século 20 a construção da maioria dos cais do *Port Vell*, os mesmos que, na década de 1980, encontravam-se obsoletos, com quase que nenhum funcionando em pleno vapor [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Neste segundo momento, portanto, que aconteceu a proposta de alteração urbanística a partir das modificações no Plano Geral Metropolitano (1984), que pretendia criar a estrutura administrativa e funcional capaz de levar adiante a realização de estudos e projetos para o *Port Vell*. O primeiro passo foi colocar em sintonia as administrações e, para tanto formou-se, em 1º de outubro de 1985, a Comissão do *Port Vell*, um grupo composto por integrantes da *Generalitat de Catalunya*²⁴⁸, da prefeitura e do Ministério de Obras Públicas e Urbanismo²⁴⁹ (ANDREATA, 2010, p. 82) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Segundo o discurso espanhol, tal figura jurídica foi designada para dar “agilidade” ao processo de transformação, fato que também ocorreu nos nossos casos referência, onde foram criados o Ente Colombo '92²⁵⁰ e a Autoridade Pública Olímpica (APO)²⁵¹.

O segundo passo foi o de constituir uma gerência específica para planejar, construir e dirigir as obras de remodelação, com o intuito de dar concessão a terceiros. Em Barcelona, a Gerência Urbanística Port 2000, concebida dentro da APB; em Gênova, a *Conferenza dei Servizi*²⁵² do Ente Colombo'92; no Rio de Janeiro, o Grupo Especial²⁵³ da APO, como veremos mais adiante [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A Port 2000 passou a contar com uma figura jurídico-institucional definida pelo Agrupamento de Interesse Econômico (AIE), a partir de 1991, garantindo a trajetória empresarial de adequação às novas funções urbanísticas, bem como o seguimento das concessões outorgadas no seu âmbito. A

²⁴⁸ Comunidade Autônoma Regional, tradução de Verena Andreatta.

²⁴⁹ PORT VELL BARCELONA. *Actividades de la Gerencia Urbanistica Port 2000*, s/d., p. 7. Disponível em: http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/extra/Memoria.pdf Acesso em: 10/02/14.

²⁵⁰ Retomando o que já foi mencionado no segundo capítulo, o Ente Colombo era composto por *Regione Liguria, Provincia, Comune, Consorzio Autonomo del Porto di Genova* e pela *Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Genova*.

²⁵¹ A APO foi instituída pela Lei Federal nº 12.396/11 e é composta por União, Estado e Município do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12396.htm

²⁵² A instituição da CS foi prevista pelo decreto presidencial D.R.P. nº 616 de 24/07/77, que transfere e delega funções administrativas do Estado às Províncias, *Comunes* e Comunidades. Foi disciplinada em 07/08/90 pela Lei nº 241, com a finalidade de facilitar a aquisição por parte da Administração Pública, de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas. Disponível em: <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1990-08-07;241:vig=>>

²⁵³ Comissão para análise e aprovação dos projetos incluídos na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) do Porto do Rio, constituída pelo Decreto Municipal nº 31.878 de 27 de janeiro de 2010.

AIE passou a aglutinar, portanto, os concessionários e a Autoridade Portuária (idem).

Se por um lado a criação da figura jurídica com o alinhamento nas esferas governamentais (Federal, Estadual e Municipal) no sentido de flexibilizar o regramento para aprovação de projetos trouxe maior agilidade ao processamento destes, é possível também que signifique maior dificuldade no controle social dos mesmos atos – e isto implica não somente o controle exercido por órgãos tais como o Ministério Público, os Tribunais de Conta de Municípios, Estados, União e ONGs, mas também pela sociedade, o que poderá ocorrer na liberação dos princípios norteadores da Administração Pública contidos no art. 37 da Constituição Federal, principalmente os princípios da legalidade, impessoalidade e eficiência²⁵⁴.

Dentro dessa estrutura, o *Plan Especial de Port Vell* foi aprovado em 10 de março de 1988 e, depois de outros ajustes e atualizações, foi finalmente publicado no *Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya*, no dia 09 de Junho de 1989 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. O plano tinha os objetivos de reutilizar o espaço portuário para usos lúdicos, culturais e turísticos; integrar e dotar de algumas atividades e equipamentos para o distrito de Cidade Velha; e abrir a cidade para o mar. O projeto catalão também buscou a reordenação de usos de acordo com os cais – adotado igualmente pelo Projeto *Porto Antico* – conforme pode-se ver com maiores detalhes no documento *Memoria Port Vell* (ANDREATTA, 2010, p. 34).

Para cada âmbito, o Porto Autônomo de Barcelona previu a promoção de novas concessões administrativas mediante concurso público, estas previstas nos artigos 211 e 212 do *Reglamento de Gestión Urbanística*, em relação ao disposto nas Leis dos Portos e no Decreto 2.407/78. O *Plan* contempla a obtenção através deste sistema de “fontes de investimentos privados (I.P.), constituídos pelos adjudicatórios ou concessionárias de determinados setores”²⁵⁵. Trata-se de uma PPP cuja relação, para ser estabelecida, costuma trazer grande lucro para o setor privado, em geral vinculado à valorização ou à concessão do serviço público. A PPP foi “proclamada pelos autores catalães como a grande ferramenta responsável, ao lado do planejamento estratégico, pelo sucesso do processo de reestruturação

²⁵⁴ No caso italiano, os princípios da Administração Pública, previstos pelo art. 97, da Constituição da República Italiana (1948), correspondem ao princípio da legalidade, imparcialidade e do bom andamento.

²⁵⁵ No original: “*fuentes de inversión privadas (I.P.), constituidas por los adjudicatorios o concesionários de determinados sectores*”. No documento *Memoria Port Vell*, está especificado para cada âmbito a sua respectiva concessão (Idem, p. 79).

econômica de Barcelona” (COMPANS, 2004, p. 261). Compans adverte que essa condição limita o uso do instrumento e “prioriza empreendimentos rentáveis em detrimento daqueles que não o sejam, tais como a urbanização de áreas periféricas ou a construção de equipamentos de consumo coletivo universal (escolas, hospitais, creches comunitárias, etc.)” (idem, p. 262).

No Brasil, a Lei Federal nº 11.079/04 institui as normas gerais para licitação e contratação de PPP no âmbito da Administração Pública. No Rio de Janeiro, a Lei Complementar nº 105/09²⁵⁶ que instituiu o Programa Municipal de Parcerias Público Privadas – PROPAR-Rio, considerou o contrato administrativo de concessão na modalidade patrocinada ou administrativa. A empresa responsável pela implementação e por gerir as concessões de obras e serviços públicos na região, além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto é a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), instituída pela Lei Complementar nº 102/2009²⁵⁷. Em Gênova, o mesmo emprego das concessões foi previsto pela Lei nº 373/88²⁵⁸ e a realização das obras, preparação, organização, funcionamento e gestão da exposição ficou a cargo do Ente Colombo’92 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. Retomaremos essas duas últimas ocorrências mais adiante.

Os projetos para as concessões em Barcelona foram apresentados – juntamente com suas maquetes, painéis e fotografias – ao *Consejo de Administración de la Gerencia*²⁵⁹ em 25 de outubro de 1989. Nesta reunião foram exibidas as informações sobre cada uma das concessões elaboradas pela equipe

²⁵⁶ Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/cea7da7eb7bff227032577220075c7de?OpenDocument>>

²⁵⁷ A CDURP é uma empresa de economia mista à qual cabe a articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo – que executa obras e serviços na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio. Conforme Art. 3º da Lei Complementar nº 102/09: § 1º Poderão participar do capital da CDURP a União, o Estado do Rio de Janeiro, bem como entidades da Administração Direta e Indireta da União, do Estado do Rio de Janeiro e do Município, ou ainda investidores privados, desde que o Município mantenha, no mínimo, a titularidade direta da maioria das ações com direito a voto, observado o disposto no § 2º deste artigo. § 2º A CDURP poderá assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos à negociação em bolsa ou mercado de balcão, desde que resguardado ao Município direito de veto em determinadas matérias relevantes de competência do Conselho de Administração ou da Assembleia Geral. Documento disponível em:

<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/05/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf>

²⁵⁸ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

²⁵⁹ No original: “*fuentes de inversión privadas (I.P.), constituidas por los adjudicatorios o concesionarios de determinados sectores*”. No documento *Memoria Port Vell*, está especificado para cada âmbito a sua respectiva concessão. Idem, p. 79.

técnica composta pelo Advogado do Estado, membro do Conselho de Administração do P.A.B., pelo diretor do P.A.B. e pelo chefe do Gabinete da Presidência. Sobre os contratos ficava a constância de que a gerência era o interlocutor que assumia a tarefa de impulsionar e de vigiar o cumprimento dos pactos das concessões portuárias (Idem, p. 81) [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I]. A distribuição dos financiamentos, inicialmente previstos como 50% públicos e 50% privados, alterou-se com a crise de 1991, levando a redução da porcentagem do setor público a menos de 20%, como manifestam os cálculos das tabelas apresentadas no documento *Memoria Port Vell* (p. 107-109).

Arantes (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012, p. 52) comenta que o caso catalão se constituiu, na verdade, uma técnica americana inspirada nas empresas privadas de 1960, embora se queira passar a ideia de que tudo começou por lá. Segundo a autora, o I Plano Estratégico Barcelona 2000, elaborado para a ocasião dos Jogos Olímpicos de 1992, foi justamente a matriz do que conhecemos hoje por Planejamento Estratégico. O princípio que o norteava era o das intervenções pontuais, contudo, por ser um governo de esquerda, Arantes alega que o plano pretendia recuperar a cidade em conjunto e, ressalta, não parecia pretender o benefício da elite local.

A autora denomina “cidade empesa” a cidade resultante da “transposição para o espaço urbano – público até segunda ordem – dos conceitos e metodologias do planejamento estratégico empresarial”. Isto é, aplicam-se no projeto urbano políticas de *image-making* (políticas de venda que se constituem na construção da imagem do produto), orientadas principalmente para negócios (*business-oriented*), com uma abordagem em que o Estado defende o livre mercado (*marketfriendly*)²⁶⁰ (idem, p. 8). Vainer, para definir esta cidade, vai mais longe e identifica a terceira analogia como parte da sua articulação: além da cidade ser uma mercadoria que está à venda em um mercado onde tem também outras cidades à venda; da cidade ser uma empresa, pois se resume a uma unidade de gestão e de negócios; a cidade também é uma pátria, ou seja, uma marca com a qual devem se identificar seus usuários, e que requer fidelidade por parte dos cidadãos (ibidem). Para entendermos

²⁶⁰ Todos os conceitos atualmente utilizados extraídos do planejamento estratégico empresarial. Para aprofundar o assunto: OFFE, Claus. "A ingovernabilidade: sobre o renascimento das teorias conservadoras da crise", *Problemas estruturais do Estado capitalista*. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1984 (a edição alemã original é de 1979); FISCHER, Tânia (org.). *Gestão contemporânea, cidades estratégicas e organizações locais*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1996.

a criação dessa marca, estudaremos os discursos políticos no item 4.3 deste capítulo.

Quem de fato produz este modelo de cidade, ao menos a partir de 1990, são as grandes empresas, em meio às articulações de enredos estratégicos com a classe rentista de sempre: incorporadores, corretores, banqueiros etc. escorados por inúmeros coadjuvantes como a mídia, os políticos, universidades, empresas esportivas, câmaras de comércio e, principalmente, os planejadores urbanos e os promotores culturais.

Entre os agentes, Arantes cita o Estado Empresário Cultural que toma lugar do “Estado Social”, criando-se uma relação diretamente proporcional entre o enfraquecimento deste último e a consolidação do sucesso daquele primeiro (idem, p. 50). Borja e Castells complementam: o novo papel dos governos locais dentro desta conjuntura (e que se verifica nos nossos casos referência) é o da promoção da cidade para o exterior - que implica no desenvolvimento de uma imagem forte e positiva - e para o interior dotando seus habitantes de patriotismo e de crença no futuro. Além disso, os governos locais intermediam acordos e favorecem cooperações público-privadas (1996, p. 160).

Inclusivamente, o quadro necessário para a promoção de megaeventos foi permitido pela reforma administrativa pela qual passou a organização do Estado desencadeada pela crise da perda de crédito por parte do governo. A nova política de gestão pública garantiu um novo modelo de atuação estatal que incluiu a ampliação do papel regulador do Estado e a redução do seu papel de provedor, implicando nas condições “favoráveis” de desenvolvimento do mercado econômico. Harvey lembrou em comunicação realizada no Rio de Janeiro no dia 23 de novembro de 2013 que o cerne da “ausência” do Estado ocorreu nos casos Reagan, Thatcher e nos governos militares, cujo *slogan* era: “deixe que o mercado livre possa governar”. O geógrafo notou também que acelerar o crescimento econômico implica, na verdade, na distribuição de riquezas dos menos para os mais favorecidos, consistindo em um modelo que beneficia sempre os mais ricos.

Nos Estados Unidos, conforme indicam Borja e Castells, não só o neoliberalismo de Reagan, mas também o de Bush suprimiu grande parte dos serviços sociais, favoreceu a desindustrialização, o desemprego e a queda de arrecadação dos governos locais. Em resposta, algumas cidades puseram em andamento projetos estratégicos combinando questões voltadas para o crescimento

econômico e para o desenvolvimento urbano a fim de resolver, ao menos em parte, os problemas causados pela degradação do meio ambiente, pelas desigualdades sociais e pela insegurança pública.

Imediatamente se articulou a resposta das cidades ao potencial negativo da política neoliberal e 1992 marcou o início de novas infraestruturas e relançamento de programas sociais baseados na geração de emprego, na educação, na assistência sanitária pública e na proteção do meio ambiente urbano (1996, p. 154). Contudo, é necessário assinalarmos aqui que os programas urbanos mencionados não surgiram como tentativas de solução efetivas para os problemas ocasionados pela política econômica a partir do momento em que não vieram frear o desenvolvimento desta, mas apenas amenizar seus efeitos na natureza, tornando renováveis os recursos ambientais para permitir o seu prosseguimento.

A teoria de Arantes se assenta, em parte, na constatação de que existem variações em torno de um mesmo modelo do que a autora chama de “cidade-empresa-cultural”: um americano e outro europeu. A principal diferença entre eles é a de que o modelo europeu não resulta de um plano estratégico, e aqui podemos citar o caso de Gênova, que se aproveitou dos megaeventos para concretizar o seu projeto de requalificação, em um processo de reapropriação da área portuária pela cidade através de um planejamento “convencional”, com utilização do Plano Regulador Portuário e do Plano Regulador Geral, apoiado em estudos orgânicos de conjunto do Centro Histórico²⁶¹.

Barcelona, contudo, pode ser citada como exemplo de projetos de intervenção urbana de matriz americana, posicionamento que vem sendo assumido pelo município do Rio de Janeiro. A prova disto é a elaboração pela prefeitura de dois planos estratégicos: o primeiro (Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Rio sempre Rio²⁶²), criado na década de 80, que contou com a consultoria catalã e tinha o intuito de lançar sua candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 2004 e aproveitar a oportunidade para grandes transformações urbanas; e o segundo (Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro²⁶³), criado em 2009, que se

²⁶¹ Arantes cita o caso de Paris, que apostou nos mesmos dois pontos cruciais para a realização das intervenções: os Grandes Projetos e o retorno contextualista à cidade. Os primeiros, construções monumentais de iniciativa do governo central e consistindo em gera, em equipamentos culturais e destinados à recuperação do entorno. ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2012. p. 48.

²⁶² PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1996. p. 52.

²⁶³ Idem, p. 52.

propõe a pensar as questões urbanas e econômicas até 2020 e com metas objetivas até 2012. Desde a elaboração deste segundo plano, a cidade foi confirmada como sede das Olimpíadas de 2016 e o projeto do porto tornou-se realidade. Nestes casos o planejamento conforme o modelo americano deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo, fazendo emergir o “planejador empreendedor”.

Na cidade-empresa, as intervenções urbanas são tomadas dentro da perspectiva de produção de locais de sucesso, e registram o fato de que “uma nova e radical elite financeira toma efetivamente posse da cidade, liderando uma coalizão pró-crescimento que habilmente manipula o apoio público e combina fundos federais e privados para promover uma urbanização comercial em grande escala” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012, p. 22). As políticas urbanas são políticas de construção da imagem (na acepção marqueteira da expressão) orientadas para os negócios, onde tudo se negocia, em um cenário totalmente dominado pela barganha generalizada. São inteiramente direcionadas ao ressurgimento econômico, privilegiando a propriedade imobiliária e as coalizões entre a elite e os profissionais serviços de um amplo arco de negócios decorrentes das possibilidades econômicas dos lugares, a fim de expandir e aumentar a riqueza local (idem, p. 26).

[...] tudo se negocia (não há texto pós-moderno em que não se esteja “negociando” alguma coisa), de imagens a outros itens menos simbólicos, numa espécie de arrivismo interacionista quase metafísico (ARANTES, 2000. p. 14).

Nesta direção, o Planejamento Estratégico Urbano é para Arantes, antes de tudo, um empreendimento de comunicação e promoção das cidades a fim de reposicioná-las nos circuitos culturais internacionais (2012, p. 16). Borja e Castells indicam ainda a receita para o Planejamento Estratégico que deve ser pactuado entre os principais atores públicos e privados, criar centralidades e espaços públicos qualificados, reconstruir a cultura cívica, ser fruto de uma reforma político administrativa (essa de que viemos falando até aqui, que torna os governos locais mais eficazes) e sobretudo modernizar a infraestrutura urbana.

No Brasil e na América Latina vem sendo difundida a ação combinada das agências de cooperação e instituições multilaterais e de consultores internacionais

sobretudo catalães cujo *marketing* agressivo aciona o sucesso de Barcelona²⁶⁴. O poder público viabiliza a transposição para o espaço urbano dos conceitos e metodologias do Planejamento Estratégico a partir do momento em que se utiliza de instrumentos jurídicos tais como as Parcerias Público-Privadas, as Operações Urbanas e os Certificados de Potencial Adicional Construtivos para legitimar e concretizar suas intervenções.

Portanto, em consequência da necessidade de canalizar investimentos maciços na área da cultura (para a construção de uma imagem prestigiosa), as máquinas de crescimento urbano e econômico de matriz norte-americana provocaram um “arrastão empresarial”²⁶⁵ sustentado pelo triunfo incontestável do mercado. O planejamento convencional, a utilização de planos e os regulamentos para guiar o uso do solo foram cada vez mais desacreditados. Ao contrário, o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo. As cidades passaram a ser máquinas de produzir riquezas, em uma política urbana totalmente destinada ao ressurgimento econômico. O planejador passou a se confundir com o seu pior inimigo, o empreendedor (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012, p. 21).

O resultado do Plano Estratégico não é uma Norma ou um Programa de Governo, embora sua admissão pelo Estado e pelo Governo Local deva traduzir-se em normas, investimentos, medidas administrativas, iniciativas políticas e outras, e sim um contrato político entre instituições públicas e privadas da sociedade civil. Por isso, o processo posterior à aprovação do plano, a continuidade e implementação de medidas ou atuações, é tão ou mais importante que o de elaboração e aprovação consensuais.

Retomando a relação entre as conjunturas e a estrutura (Braudel) - tendo em mente que tratamos de um momento histórico caracterizado pela globalização da economia e pelas políticas de abertura dos mercados, pela descentralização política, revalorização dos âmbitos e identidades locais ou regionais e pela multiplicação de

²⁶⁴ 'Jogos do Rio podem superar os de Barcelona', é a chamada de uma publicação na Revista Veja. O artigo continua: “A imagem que o grande público tem dos grandes eventos esportivos é uma especialidade do inglês Mike Lee. [...] Lee acredita que o Rio tem chance de sediar uma Olimpíada ainda mais impactante que a de Barcelona. Se a aposta se confirmar, a missão da cidade e dos organizadores terá sido bem-sucedida. Barcelona é, até hoje, considerado o melhor exemplo de marketing e de legado de uma competição olímpica.” Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/esporte/olimpiada-no-rio-pode-superar-o-sucesso-e-o-legado-de-barcelona> Acesso em: 05/02/2013.

²⁶⁵ Termo utilizado por Arantes (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012, p. 20).

demandas sociais heterogêneas que não se sentem satisfeitas pelas respostas estatais - o projeto de cidade (ou de região) baseado em um Plano Estratégico deveria representar uma grande oportunidade democrática, desde que se apropriasse dos posicionamentos dos atores sociais. Deveria oferecer uma resposta integrada do lugar onde os problemas da sociedade são delineados e de onde os agentes públicos e privados podem atuar conjuntamente. Assim o defendem Borja e Castells (1996, p. 160), mas na prática não é o que realmente acontece, como veremos no decorrer da discussão deste capítulo.

Prosseguindo na questão do “modelo Barcelona”²⁶⁶, as novas estratégias catalãs viriam conjugar as microintervensões a um plano geral e efetivo: infraestrutura, sistema viário, restaurações, residências (vilas olímpicas), redes hoteleiras, novos equipamentos esportivos, culturais e de lazer, sem falar na valorização do seu bem maior, a face para o mar, com a instauração de calçadões na zona portuária e nas praias.

Gênova, somente conseguiu realizar essa ligação entre operações mais pontuais e mais gerais na área restrita ao *Porto Antico*, onde a maioria dos terrenos era de propriedade estatal. Enquanto isso, no centro histórico foram realizadas ações muito específicas e localizadas devido à característica da ocupação medieval que originou uma malha urbana bastante fragmentada, com a grande maioria dos terrenos de propriedade particular. Ao passo que no Rio de Janeiro, foi possível criar uma área de excepcionalidade em pleno coração da cidade, o que permitiu a exploração de praticamente toda a zona portuária e parte do centro histórico já que mais de 70% daqueles terrenos eram de propriedade da União. É evidente que essa possibilidade de intervenção mais ampla não representa necessariamente um ponto positivo para o caso carioca, ao contrário, pois a área está sendo explorada de forma a incentivar movimentos de gentrificação e segregação, como veremos no decorrer do próximo capítulo.

Concluindo esta item sobre o “modelo Barcelona”, podemos resumir que esse padrão de intervenções urbanas baseado no argumento de crescimento econômico – tendo nas PPPs o principal instrumento para levantar recursos de financiamento de obras – foi difundido por várias cidades europeias e muito especialmente para as

²⁶⁶ Vale lembrar a publicação *Barcelona: un modelo de transformació urbana* publicada pelo Ayuntamiento de Barcelona que enfatiza a ideia de modelo que a cidade criou. A obra demonstra a articulação entre os elos políticos e agências multilaterais para a difusão do novo modelo de gestão urbana.

latino-americanas como solução para a insuficiência de recursos públicos para implantação de reformas urbanas. Na Argentina, por exemplo, ‘especialistas’ catalães indicaram caminhos aos profissionais locais, para a execução de um projeto que conferisse uma imagem de modernidade a Buenos Aires²⁶⁷. No Rio de Janeiro, a comitiva de especialistas da prefeitura de Barcelona se reuniu com representantes do comitê carioca para “avaliar a execução dos planos que já estão em execução e que tiveram como inspiração a renovação urbana [...] para as Olimpíadas de 1992”. Segundo a notícia do jornal *Uol* (23/10/13), o principal projeto analisado foi a transformação da zona portuária que visa “seguir os passos que serviram para construir o *Maremagnum*, área comercial em frente ao porto”²⁶⁸.

Veremos a seguir como o Porto Maravilha e o *Porto Antico* se encaixam nesse contexto, cada um com suas ressalvas, pois seguiram os elementos configuradores do ‘modelo Barcelona’, organizados por Casellas de acordo com os discursos de protagonistas daquela transformação (2006, p. 67). Primeiramente, a criação de entidades autônomas para dirigir o processo de planejamento urbano, incluindo seu desenho e gestão, tendo no Rio de Janeiro a CDURP e em Gênova o Ente Colombo ‘92 como entidades gestoras. Em segundo lugar, a participação do setor privado no financiamento de projetos urbanos: No Rio de Janeiro, verificou-se a maior PPP já firmada no Brasil, entre a CDURP e a Concessionária Porto Novo S.A.; em Gênova, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado entre o Ente Colombo’92 e a *Italimpianti*, empresas estatais, pôde-se conferir a participação do setor privado em outros programas complementares tais como o URBAN, o *Programma di Riqualificazione Urbana* (PRU), o *Centro Integrato di Via* (CIV), *Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio* (PRUSST) e os *Contratti di Quartiere* (CdQ), que serão retomados na sequência.

Em terceiro lugar, Casellas identificou o consenso criado entre administrações públicas. No caso carioca, as esferas federal, estadual e municipal; no caso genovês, o *Comune*, a *Provincia*, a *Regione*, o *Stato*. Em quarto lugar, a introdução de planejamento estratégico, constatada na cidade do Rio de Janeiro desde o primeiro Plano Estratégico de 2004. Em Gênova, o *Piano Strategico della Città di*

²⁶⁷ Através de um convênio de cooperação firmado entre a cidade/municipalidade de Buenos Aires e a Prefeitura de Barcelona, em 1990, a equipe de Barcelona, liderada por Joan Busquets e Joan Alemany desenvolveu um Plano Estratégico para o porto argentino.

²⁶⁸ Disponível em: <http://esporte.uol.com.br/ultimas-noticias/efe/2013/10/23/barcelona-assessora-urbanisticamente-rio-para-os-jogos-olimpicos.htm>. Acesso em: 23 out. 2013.

*Genova*²⁶⁹ foi desenvolvido em 2001, quase uma década depois do evento mas indica o redirecionamento da cidade italiana aos mesmos princípios. Por último, a utilização de grandes acontecimentos e da cultura como estratégias de transformação, como os Jogos Olímpicos, a Copa do Mundo e outros no Brasil e as Colombianas na Itália. Os exemplos de utilização da cultura são, para ambos os casos, a construção de museus, a restauração e requalificação de edificações históricas e a exploração dos símbolos que representam o patrimônio material e imaterial dos referidos lugares.

A seguir, falaremos sobre os instrumentos jurídicos utilizados para a implantação dessas intervenções urbanas que possibilitam a concretização dos objetivos comuns (e outra vez esclarecemos que são comuns entre os agentes e não entre todos) e sobre os discursos e projetos que tornam possível o desenvolvimento de uma imagem forte e positiva da cidade e a exploração do seu capital simbólico.

4.2 INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA A VIABILIZAÇÃO DE (MEGA)PROJETOS

A ideia verificada ao longo desta investigação é a de que existe um movimento de reação dos casos referência em busca da democratização e descentralização dos seus respectivos Estados e de abertura e mobilização de agentes econômicos. O resultante alinhamento das esferas de poder (municipal, estadual e federal, no caso brasileiro e *Comune, Provincia, Regione* e *Stato* no caso italiano) que derivou a facilitação da exploração do solo necessária para a concretização das intervenções é outro fator importante para o favorecimento dos megaeventos.

No Rio de Janeiro, verifica-se a parceria entre os três níveis de governo não só na facilitação de instrumentos jurídicos para levantamento de recursos, mas também diretamente no financiamento de obras, principalmente, de mobilidade urbana, viabilizando a implantação efetiva de intervenções que já vinham sendo estudadas e desenvolvidas há mais de 40 anos e resultando na exploração

²⁶⁹ Plano Estratégico da Cidade de Gênova, tradução nossa. O referido plano consiste na individualização de sete grandes áreas temáticas referentes à atividade da administração genovesa, quatro eixos estratégicos para cada um dos quais se prevê uma série de projetos. Mais de sessenta foram os projetos ativados depois de 2003 (ANGELI, 2006, p. 28).

imobiliária de terras públicas. A maior parte dessas terras era pertencente à União (trata-se de aterro realizado no início do século 20 pelo Presidente Rodrigues Alves e pelo Prefeito Pereira Passos) e foi sendo repassada por valores irrisórios às mãos do município, como parte da manobra política que incentivava a multiplicação do gabarito, isentando de impostos e oferecendo tantos outros atrativos às empresas que ali se instalarem.

Em Gênova, também foram feitas articulações entre as administrações locais (*Regione Liguria, Provincia, Comune, Consorzio Autonomo del Porto di Genova e Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Genova*) que resultaram na criação do Ente Colombo'92, agência que promoveu o evento. Para resolver o problema da aprovação dos projetos (que seriam realizados em terras do Estado), serviu-se da Conferenza dei Servizi²⁷⁰, um comitê permanente criado para avaliar os projetos para o Mundial de Futebol de 1990, na Itália. Sobre o financiamento das obras, Fusero (2005, p. 30) indica que foi previsto por lei Federal, desde 1986, conforme a Lei nº 910²⁷¹ de 22/12/86 o que garantiu o total apoio da Administração Pública (*Stato, Regione, Comune*). Na Lei nº 373/88²⁷² também está destinada uma contribuição do Estado italiano, neste caso, de 295 bilhões de liras. Inclusive, ressalta-se, o apoio do Governo Federal também em outros momentos cruciais, como é o caso do acordo entre o *Ministro delle Aree Urbane* e os presidentes de *Regione, Provincia e C.A.P.* para a transferência do polo siderúrgico de *Cornigliano*, bem como nos indicam os recortes de jornais²⁷³.

O governo assume o compromisso financeiro: agora é *Pomicino* a convocar todos. Os genoveses assinam em Roma o acordo de programa. [...] Ontem

²⁷⁰ A instituição da CS foi prevista pelo decreto presidencial D.R.P. nº 616 de 24/07/77, que transfere e delega funções administrativas do Estado às Províncias, *Comunes* e Comunidades. Foi disciplinada em 07/08/90 pela Lei nº 241, com a finalidade de facilitar a aquisição por parte da Administração Pública, de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas. Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1990-08-07;241!vig=>>

²⁷¹ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1986-12-22;910!vig=>>

²⁷² Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

²⁷³ O então ministro das Áreas Urbanas era Carmelo Conte; o presidente da *Regione*, Ferrero; o presidente da *Provincia*, Franco Rolandi; o presidente do C.A.P. Rinaldo Magnani (*Jornal Il Secolo XIX*, 22/01/92, p.13). Rinaldo Magnani nasceu em Gênova, no dia 23 de abril de 1930. Foi diretor portuário de 1956 a 1965 desenvolvendo atividade político-administrativa. Em 1969 foi assessor de finanças da Província de Gênova, da qual se torna presidente em 1972. De 1980 em diante, entra na Regione Liguria, primeiro como assessor de Programação, Finanças, Indústria e Construção, depois como assessor de Urbanismo, Programação e Participações Regionais. A partir de 1983 preside a Junta Regional e a partir de 1990 foi presidente do C.A.P. (Revista GB PROGETTI N. 8/9, 1991, p. 16).

em Roma o ministro das Áreas Urbanas Carmelo Conte, os presidentes de *Regione, Provincia* e C.A.P., Ferrero, Rolandi e Magnani [...] assinaram acordo para a transferência dos implantes siderúrgicos de *Cornigliano*. [...] 'No que diz respeito ao C.A.P. agora a nossa participação pode se dedicar ao papel projetual que lhe compete, a partir das áreas portuárias até a zona franca de empresa'²⁷⁴ (II Secolo XIX, 22/01/92, p.13, tradução nossa).

Já no caso brasileiro, para a realização dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro foi constituída sob a forma de consórcio público interfederativo a Autoridade Pública Olímpica (APO), criada pela Lei Federal nº 12.396, de 21 de março de 2011, que ratifica o Protocolo de Intenções firmado entre a União, o Estado e o Município do Rio de Janeiro²⁷⁵. A autarquia²⁷⁶ APO tem o objetivo de coordenar a participação da União, do Estado e do Município na preparação e realização dos Jogos de 2016, especialmente para assegurar o cumprimento das obrigações por eles assumidas perante o Comitê Olímpico Internacional (COI) e o Comitê Paraolímpico Internacional.

Para esses fins, a APO deve cumprir a coordenação de ações governamentais para planejamento integrado das obras e serviços necessários à realização dos jogos; os projetos básicos e executivos; o monitoramento, execução e entrega das obras; o relacionamento em conjunto com os próprios entes consorciados; o planejamento referente ao uso do legado dos jogos, com proposição de soluções sustentáveis sob aspectos econômico, social e ambiental; a elaboração e atualização da Matriz de Responsabilidades junto aos consorciados e ao Comitê Rio 2016; a homologação prévia dos termos de referência, nos casos de impasses relacionados à execução de obras, com órgãos de controle, de licenciamento ambiental e demais órgãos envolvidos²⁷⁷.

²⁷⁴ No original: [...] *"Il governo si assume l'impegno finanziario: ora è Pomicino a convocare tutti. I genovesi firmano a Roma l'accordo di programma.[...] Ieri a Roma, il ministro delle Aree Urbane Carmelo Conte, i presidenti di Regione, Provincia e Cap, Ferrero, Rolandi e Magnani [...] hanno firmato l'accordo di programma per la delocalizzazione degli impianti siderurgici di Cornigliano". [...]* Per quanto riguarda il Cap, ora la nostra partecipazione può risolversi nel ruolo progettuale che gli compete, a partire dalle aree portuali fino alla zona franca d'impresa".

²⁷⁵ No âmbito estadual a ratificação se deu pela Lei nº 5.949, de 13 de abril de 2011, na esfera municipal pela Lei nº 5.260, de 13 de abril de 2011, conforme *website* da APO. Disponível em: <http://www.apo.gov.br/site/> Acesso em: 01/10/2013.

²⁷⁶ A criação de autarquias é mais uma forma de concretizar a descentralização administrativa uma vez que são capazes de se administrar de forma autônoma, ou seja, com certa independência. Conforme o Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, Art. 5º, considera-se: "Autarquia – o serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios, para executar atividades típicas da Administração Pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada."

²⁷⁷ Disponível em: <http://www.apo.gov.br/index.php/lei-de-acesso-a-informacao/institucional/competencias/>, Acesso em: 01/10/2013.

Sobre os instrumentos jurídicos e urbanísticos²⁷⁸ que viabilizaram as estratégias de intervenção, podemos iniciar com as bases legais oferecidas pelo Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, cujo art. 32, § 1º prevê a instalação de uma Operação Urbana Consorciada (OUC). A OUC consiste no:

conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo poder público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.²⁷⁹

Ainda conforme o Estatuto da Cidade, a OUC deverá conter, no mínimo: a definição da área a ser atingida; o programa básico de ocupação da área; programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação; finalidades da operação; estudo prévio de impacto de vizinhança; contrapartida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos pelo art. 32; e uma forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

Os recursos obtidos pelo poder público municipal devem ser aplicados exclusivamente na própria OUC. O Estatuto da Cidade também prevê no art. 34 a possibilidade da cobrança de outorga para a construção acima do índice de aproveitamento básico via emissão de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACs) que são títulos imobiliários alienados em leilão por parte do Município. Esses títulos devem ser utilizados na própria área para o pagamento da construção que supere os padrões estabelecidos no Plano Diretor, até o limite fixado pela lei que cria a OUC correspondente.

O documento de apresentação do Projeto Porto Maravilha de 2009 exibiu um mapa com as quadras que permitem a aplicação dos CEPACs [Fig. 98] e como é possível verificar, trata-se especialmente de terrenos localizados nas áreas aterradas ao longo da costa, o que vem confirmar a provável verticalização da frente marítima da zona portuária do Rio de Janeiro.

²⁷⁸ A respeito dos instrumentos jurídico e urbanísticos implementados no projeto de requalificação urbana do Porto Maravilha, vide Capítulo 4, item 4.2.

²⁷⁹ Cf. Lei nº 10.257/01, art. 3º, § 1º.



Fig. 98 Mapa de Aplicação dos CEPACs
 Fonte: PCRJ, 2009, p. 47

Ao realizarmos o cruzamento entre o mapa de Aplicação dos CEPACs [Fig. 98], e os mapas subsequentes de Índices de Aproveitamento de Terreno (IATs) [Fig. 99] e de Modificação de Gabaritos [Fig. 100], verificamos a verticalização da frente marítima com a alteração permitida nos gabaritos e a permanência no adensamento construtivo, o que incentiva a instalação de torres de edifícios. Ao mesmo tempo, no miolo dos bairros portuários constata-se igualmente a significativa variação na altura desses edifícios (que podem chegar à 120m de gabarito) e um provável adensamento bastante expressivo (IAT máximo igual a 8) nas áreas azuladas do mapa em função da alteração combinada dos IATs máximos por quadra e dos gabaritos permitidos.



Fig. 99 Mapa de Índices de Aproveitamento de Terreno
 Fonte: PCRJ, 2009, p. 48

A partir das informações apresentadas nos mesmos mapas podemos inferir também que os índices urbanísticos das áreas dos morros do Pinto, da Providência, da Conceição, da Saúde e da Gamboa pertencentes à APA²⁸⁰ criada em 1988, permaneceram inalterados. É possível identificar ainda a hipótese de construção de três píeres em forma de pente ao longo da costa, no espaço entre o Píer Mauá e o Morro da Gamboa (Setor I).



Fig. 100 Mapa de Modificação de Gabaritos propostos pelo Projeto Porto Maravilha
Fonte: PCRJ, 2009, p. 49

A OUC Porto Maravilha foi instituída conforme a Lei Complementar nº 101²⁸¹ de 23 de dezembro de 2009, que modifica o Plano Diretor do Município. A diferença entre a OU²⁸² e a OUC é a de que esta última é aplicada de acordo com uma área definida [Fig. 101], dentro de um programa básico de ocupação que tenha finalidades bem determinadas incluindo um Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e estabelecendo um sistema de atendimento econômico e social para a

²⁸⁰ Área de Proteção Ambiental, instituída pelo Decreto Municipal nº 7.351, de 14 de janeiro de 1988.

²⁸¹ Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5?OpenDocument>>

²⁸² Os primeiros casos de aplicação das Operações Urbanas (OU) são os de São Paulo, nos anos de 1990. Esses instrumentos eram constituintes da política municipal e, por isso, não precisavam de outra legislação que definisse parâmetros para sua utilização. É necessário lembrar que já naquela época haviam críticas quanto ao caráter de valorizar áreas urbanas em benefício do setor privado e também à gestão dos recursos obtidos (SANDRONI, 2001). Cf. Leis nº 11732/95 (Operação Urbana Faria Lima), nº 11774/95 (Operação Urbana Água Branca), nº 12349/97 (Operação Urbana Anhangabaú-Centro) e nº 13260/01 (Operação Urbana Água Espraiada). Consultar BACELLAR (2012) para maiores informações sobre o caso paulista.

população diretamente afetada pela operação²⁸³. Em outras palavras, os instrumentos jurídicos utilizados para viabilizar a execução desses projetos foram aplicados especificamente na Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU, criada com a finalidade de delimitar o espaço da intervenção urbana [Fig. 101].

Conforme lembra Bacellar (2012, p. 74), a OUC, ao delimitar geograficamente uma área, se apropria de um caráter de excepcionalidade, pois, cria regras próprias, fixadas por lei, desde que considerados os requisitos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade. “Importa ressaltar a necessária inserção da OUC no contexto da cidade e do Plano Diretor, o qual deve prever as áreas de especial interesse urbanístico, que representam áreas nas quais o poder público tem a intenção de atuar segundo demandas específicas” (idem).

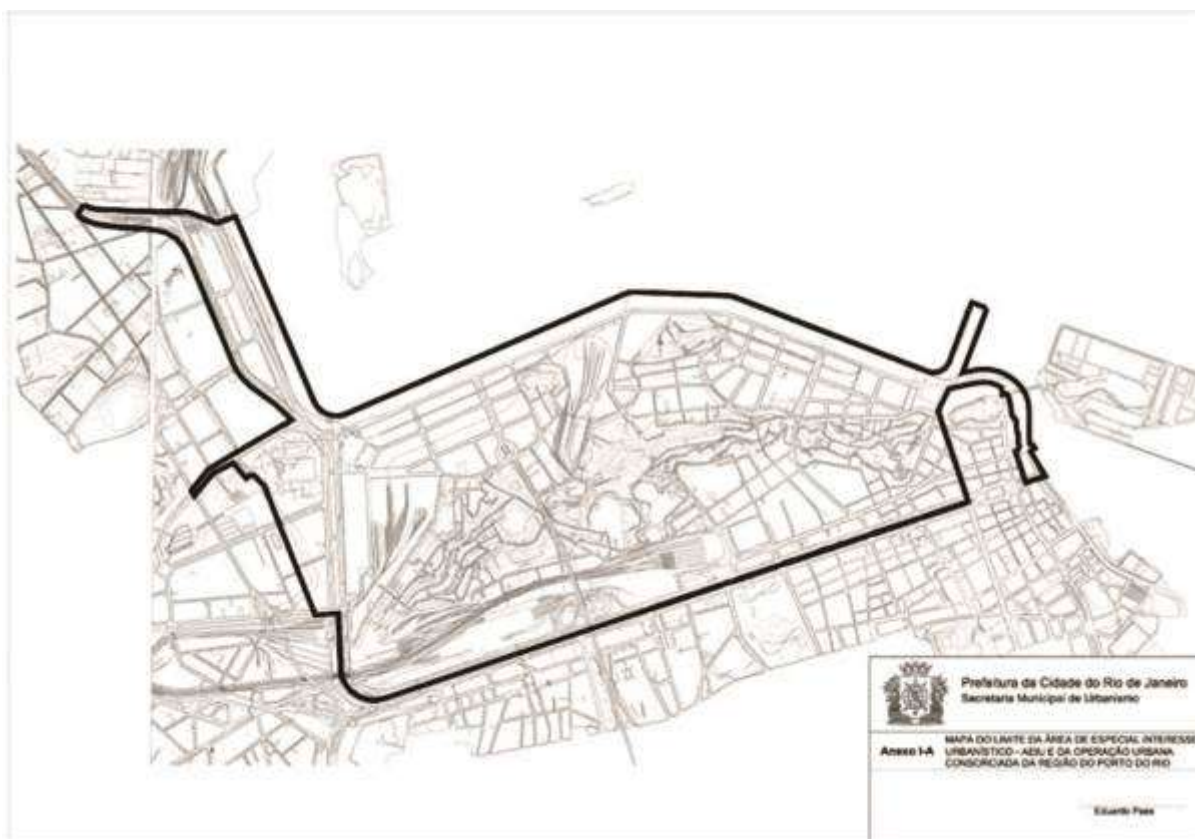


Fig. 101 Delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU

Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/LC101M.PDF>>

²⁸³ Sobre a eficácia deste sistema de acompanhamento econômico e social, falaremos no próximo capítulo. Requisitos previstos na Lei Complementar nº 101/09, nos incisos I e II do § 2º do art. 32. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5?OpenDocument>>

As PPPs têm sido repetidamente utilizadas em intervenções urbanísticas de grande porte por representarem formas de captação de recursos, quando estes são insuficientes dentro das administrações municipais. O Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (PROPAR-Rio) foi estabelecido pela Lei Complementar nº 105²⁸⁴, de 22 de dezembro de 2009, que define PPP como “o contrato administrativo de concessão na modalidade patrocinada ou administrativa”²⁸⁵. As PPPs favorecem a ocupação e a valorização imobiliária e influenciam diretamente no êxito de uma OU que, conforme Maleronka (2010, p. 68), “está condicionado [o êxito da OUC] à adesão imediata dos parceiros privados”. Como resultado da nova lógica da relação entre o Estado e o mercado, é evidente que o espaço urbano produzido se dá para gerar sua própria valorização.

Os CEPACs conforme a Instrução CVM nº 401 de 29 de dezembro de 2003²⁸⁶ são títulos imobiliários de livre circulação no mercado, outorgado onerosamente pela municipalidade, que podem ser utilizados como pagamento da área de construção que exceda os números estabelecidos pelo Plano Diretor da Cidade até o limite fixado pela lei específica que aprovar a OUC. O município pode utilizá-los para pagamento das obras e desapropriações. Bacellar (2012, p. 34) critica o fato de que, “apesar de ser emitido pelo poder público municipal, não se constituem em títulos [sic] da dívida pública municipal e os recursos provenientes do CEPAC não são orçamentários”. Outra característica é a de que esses títulos, alienados em leilão em outubro de 2012, não podem ser resgatados pelo valor pago em espécie, sendo somente conversível em direito adicional de construir, especificamente, na área em que está ocorrendo a OUC que o originou.

No prospecto de registro da OUC da Região do Porto do Rio de Janeiro está declarado que o Município emitiu 6.436.722 (seis milhões quatrocentos e trinta e seis mil setecentos e vinte e dois) CEPACs com valor mínimo de R\$ 400,00

²⁸⁴ Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/cntlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/cea7da7eb7bff227032577220075c7de?OpenDocument>>

²⁸⁵ A mesma lei estabelece a criação de um Conselho Gestor do PROPAR-Rio (CGP) ao qual cabe, dentre outros, elaborar o Plano Municipal anual de PPPs – que exporá os objetivos, as áreas, os serviços prioritários e definirá as ações de governo; aprovar projetos de PPPs, editais, contratos; autorizar a abertura de procedimento licitatório e propor procedimentos para contratação de PPP. Tal lei também institui as condições para a inclusão de projetos no Plano Municipal de Parcerias Públicas, para o estabelecimento dos contratos de PPP, da contraprestação e das obrigações da Administração Pública. Cf. Lei nº 105/09, art. 3º; art. 7º, I, II e VI; art. 8º.

²⁸⁶ Documento disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/instrucao_cvm_401_29_12_03.pdf>.

(quatrocentos reais) cada. No Jornal Porto Maravilha consta a informação de que os CEPACs que pertenciam a um fundo imobiliário da CDURP foram leiloados em lote único no valor total de R\$ 3.508.013.490 (três bilhões, quinhentos e oito milhões, treze mil quatrocentos e noventa reais), correspondente ao valor unitário de R\$ 545 (quinhentos e quarenta e cinco reais) e foram comprados pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), administrado pela Caixa Econômica Federal, com recursos do FGTS²⁸⁷ (Jornal Porto Maravilha nº 5, 08/11, p. 3).

O aparato de instrumentos jurídicos evitou que o governo municipal arcasse com os custos iniciais das obras, mas permitiu o aproveitamento de recursos públicos federais, obtidos através da venda dos CEPACs. Além disso, a livre circulação desses títulos consentiu o agravamento da especulação imobiliária, através da sua retenção pelos compradores diante da expectativa de valorização dos mesmos, como nos adverte Fix (2004). O instrumento de OUC, todavia, encontra-se em posição privilegiada na sua função de transformar uma área urbana porque pode articular todos os demais instrumentos urbanísticos previstos pelo Estatuto da Cidade. Porém, no caso da OUC Porto Maravilha, observamos a tendência de privatização da cidade, pela forma como o instrumento tem sido apropriado, pela amplitude dos contratos de PPP e pela transferência de terras da União para realização de empreendimentos privados.

Em Gênova, não foi possível dispor de instrumentos para a intervenção no espaço urbano de uma forma tão ampla, como ocorre no Rio de Janeiro, e isso se deu por alguns fatores. O primeiro deles é a presença da malha urbana extremamente fragmentada, cuja formação se deveu a sucessivas “anexações de *Comunes* autônomos pré existentes, cada um com uma individualidade bem distinta e, na maior parte dos casos conservada até hoje na memória coletiva, nas representações mentais e nas expressões quotidianas dos cidadãos” (GAZZOLA, 2003, p. 80). Dentro dessa malha urbana fragmentada, o segundo fator é a parcialização das propriedades do centro histórico, adjacente ao porto, onde se fez difícil colocá-las em acordo. Isso, aliado à legislação italiana que protege a propriedade privada, terceiro fator, evitou ainda que a manobra especulativa se desenvolvesse tão fortemente. Segundo Gazzola (em entrevista à autora, outubro de

²⁸⁷ Disponível em: http://portomaravilha.com.br/conteudo/revistas/b_p_5.pdf Acesso em: 12/11/13.

2011), a legislação protege a propriedade privada mesmo em casos extremos, onde há crime organizado como na Via Maddalena²⁸⁸.

Portanto, os instrumentos utilizados para incentivo das intervenções urbanas tratam-se de planos individuais e independentes. Referimos os programas que visam a requalificação urbana não só do porto histórico mas também de sua área adjacente, tais como o URBAN (do fim dos anos 1980), *Programma di Riqualificazione Urbana* (PRU, instituído pela Lei nº 179/92²⁸⁹), *Centro Integrato di Via* (CIV, Lei da Regione Liguria nº 14/98), *Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio* (PRUSST, que teve início em 1998) e os *Contratti di Quartieri* (CdQ, 2004). Estes programas italianos articulam financiamentos públicos e privados, com suas particularidades, porém com o mesmo fim dos instrumentos brasileiros²⁹⁰.

O URBAN, segundo o *website* do *Urban Center*²⁹¹, é a primeira forma de intervenção experimental nos assim chamados “bairros em crise”, por parte da União Europeia, baseada na parceria e sob caráter integrado de intervenção. Em 1994, foi introduzida nova iniciativa comunitária destinada especificamente a começar intervenções de incentivo econômico e social nos bairros degradados das cidades europeias. Em Gênova, desenvolveram-se dois projetos associados a essa iniciativa: URBAN I e II. Este segundo é que abrangeu a área mais antiga do porto e suas adjacências, 192 ha compreendidos entre os bairros históricos de Prè, Molo e Maddalena [Fig. 102].

²⁸⁸ Via Maddalena é uma rua do centro histórico genovês conhecida por ser um espaço tomado por práticas de prostituição e uso de drogas.

²⁸⁹ Disponível em: <<http://www.comune.jesi.an.it/MV/leggi/l179-92.htm>>

²⁹⁰ As informações a seguir sobre todos os programas estão disponíveis no *website* do Urban Center (Centro de Urbanismo) do *Comune* de Gênova. Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/> Acesso em: 05/09/11.

²⁹¹ Centro de Urbanismo do *Comune* de Gênova. Na Itália pode-se verificar a presença do Urban Center em várias cidades tais como: Trento, Veneza, Turim, Nápolis, Roma e Pesaro. Os escritórios do Urban Center no mundo são: *Pavillon de l’Arsenal* de Paris, *MACBA* de Barcelona, *DAM* de Frankfurt, *ARCAM* de Amsterdam, *MAS* de Nova York, *PICCED* de Nova York, *SPUR* de São Francisco, *NAI* de Rotterdam, *AZW* de Viena etc.



Fig. 102 Delimitação da Área de Abrangência do URBAN II

Disponível em: < <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/77>>

O objetivo principal do URBAN II é a reconquista do centro histórico, “para torná-lo de novo o núcleo vital da cidade, com melhor qualidade de vida para os residentes e fluibilidade para os turistas [...] unem a exigência concreta de intervenções de tipo físico com ações relativas à revitalização econômica e social, em particular, através do desenvolvimento das potencialidades turístico-culturais e da vivibilidade”²⁹². O projeto está dividido em quatro eixos que prometem alcançar a valorização e requalificação urbana, melhorando a qualidade de vida através da realização de espaços públicos agradáveis e seguros e a valorização do patrimônio histórico, artístico e arquitetônico; a revitalização socioeconômica, melhorando a vivibilidade e a segurança dos espaços públicos, juntamente com o suporte às faixas sociais mais frágeis – que incluem as crianças, os idosos e imigrantes; mobilidade alternativa para melhor conexão entre a cidade velha e os outros bairros; e a assistência técnica, informação e divulgação com as relativas ações publicitárias, difusão de resultados e trocas de experiências²⁹³.

O PRU prevê um conjunto coordenado de intervenções de requalificação de partes degradadas de cidades. Em tais âmbitos, individualizados em entes locais, se propõe começar a recuperação ambiental, funcional, infraestrutural e edilícia com o

²⁹² No original: [...] “per renderlo di nuovo il nucleo vitale della città, con migliori qualità della vita per i residenti e fruibilità per i turisti [...] che uniscono l’esigenza concreta di interventi di tipo fisico con azioni rivolte alla rivitalizzazione economica e sociale, in particolare, attraverso lo sviluppo delle potenzialità turistico-culturali e della vivibilità.” Urban Center (Centro de Urbanismo) do Comune de Gênova. Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/77> Acesso em: 05 set. 2011.

²⁹³ Urban Center (Centro de Urbanismo) do Comune de Gênova. Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/77> Acesso em: 05 set. 2011.

concurso de recursos públicos e privados através de propostas unitárias das seguintes tipologias: obras de organização e melhoramento ambiental, mobiliário urbano das áreas públicas; realização, complemento e adequação das obras de urbanização; aquisição de imóveis destinados à urbanização primária e secundária ou habitação; reabilitação, restauro, reestruturação edilícia e urbanística de porções de tecido urbano. O PRU engloba áreas como *Cornigliano*, *Fiumara*, *Mirto* e *Sopranis*, que se desenvolveram a leste e ao oeste do Centro Histórico de Gênova (idem).

O CIV é um programa conectado aos *Progetti Integrati di Riqualificazione Urbana* (PIRU)²⁹⁴ e visa à requalificação ambiental urbana dos bairros com função residencial prevalente, a valorização do tecido comercial e artesanal, a renovação do sistema de acessibilidade para pedestres e veículos, dos estacionamento e dos espaços públicos com as relativas infraestruturas e redes. Sob proposta de consórcios de comerciantes e artesãos são individualizadas zonas de requalificação urbana e intervenções para sustentar as atividades produtivas. As ações para desenvolver os projetos de intervenção, seja da parte pública ou da parte privada, são acordadas com os consórcios em um Protocolo de Intenções. As ações do *Comune* dizem respeito ao planejamento de espaços públicos, disciplina do tráfego, a individualização dos estacionamento, as infraestruturas. As ações dos comerciantes dizem respeito ao mobiliário urbano, à sinalização, a manutenção, a limpeza, a segurança do bairro e as ações promocionais das atividades e trabalhos. Iniciados em 2004, estão em fase de acabamento. Dentre os consórcios, o que se enquadra na área de nosso interesse é o *Consorzio Rolandone*, em Sampierdarena, espaço entre o *Porto Antico* e o *Porto de Voltri* [Fig. 103] (idem).

²⁹⁴ Respectivamente Centro Integrado de Rua e Projetos Integrados de Requalificação Urbana, tradução nossa.



Fig. 103 Delimitação da Área de Abrangência do CIV Consorzio Rolandone (Sampierdarena).

Disponível em: < <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/266>>

PRUSST, ainda conforme *website* do *Urban Center*, são os *Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio* promovidos pelo *Ministero dei Lavori Pubblici*²⁹⁵ com o objetivo de realizar – através de programas orgânicos – intervenções finalizadas à ampliação e à requalificação das infraestruturas e dos tecidos econômico, produtivo, e ocupacional e à recuperação e à requalificação ambiental do tecido urbano e social dos âmbitos territoriais interessados. O PRUSST, nascido da experiência dos programas de requalificação urbana, tem dois principais objetivos: i) a realização, adequação e finalização de equipamentos, seja em rede ou pontuais, de nível territorial e urbano, a fim de promover e orientar ações de desenvolvimento sustentável, sob perfil econômico, ambiental e social, garantindo o bem estar coletivo; ii) a realização de um sistema integrado de atividades finalizadas à ampliação e à realização de estabelecimentos industriais, comerciais e artesanais, à promoção turística e à requalificação de zonas urbanas centrais e periféricas.

CdQs²⁹⁶ são programas de recuperação urbana financiados pelo *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*²⁹⁷ e pela *Regione* e promovidos pelo *Comune* em bairros marcados pela deterioração das construções, do ambiente urbano, pela

²⁹⁵ Respectivamente Programas de Requalificação Urbana e de Desenvolvimento Sustentável do Território e Ministério das Obras Públicas, tradução nossa.

²⁹⁶ Contratos de Bairros, tradução nossa.

²⁹⁷ Ministério da Infraestrutura e dos Transportes, tradução nossa.

carência de serviços e por um contexto de escassa coesão social e problemas habitacionais. Os programas preveem atividades de pesquisa e monitoramento destinadas a elevar tanto os níveis de qualidade de vida como as potencialidades de manutenção e de gestão das habitações e dos organismos habitacionais. O primeiro CdQ (D.M. 22/10/97) engloba a zona de *Giustiniani – Porta Soprana* e teve como objetivo a requalificação de um ambiente degradado através de um conjunto de ações de natureza construtiva, econômica e social. [Fig. 104] O programa previu a restauração de 6 edifícios históricos e cerca de 40 habitações e a realização das conexões urbanísticas primárias e secundárias, incluindo um lar para idosos e um centro comunitário. O financiamento, totalmente público, foi de aproximadamente 9 milhões de euros (idem).



Fig. 104 Delimitação da Área de Abrangência dos CdQ

Disponível em: <<http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/211>>

O segundo programa CdQ 2, localizado na zona do *Ghetto*, pretendeu seguir a experiência positiva do primeiro e reconheceu a necessidade de assegurar recursos com continuidade para sustentar as iniciativas do *Comune*. Desta vez, parte do novo programa foi financiada com fundos públicos (destes, 65% estatais e 35% regionais) contando também com a ajuda de investimentos privados na incrementação das obras de infraestrutura. Ao mesmo tempo foram previstas medidas para aumentar a ocupação e para favorecer a integração social e a adequação da oferta habitacional.

O Bairro do *Ghetto* trata-se de uma área historicamente marginalizada na qual se concentram vários elementos de degradação das habitações e do tecido social, como prostituição, tráfico de drogas e imigração ilegal. Estão previstas uma casa especializada para jovens mulheres “*Casa della Giovane*”²⁹⁸, concessão de tributos públicos para recuperação de partes comuns e alojamentos privados, “revitalização” do complexo de *San Filippo*, com a instalação de serviços públicos (escola maternal e abrigos), acabamento da pavimentação e das subutilizações das vielas, além de articuladas ações sociais destinadas a melhorar a segurança da área e a criar um senso de pertencimento ao bairro, hoje ausente. O D.M. 21/12/04 aprovou também a lista de propostas dos bairros Molassana e Voltri (idem).

Além desses planos referidos, podemos citar outros instrumentos jurídicos. No caso genovês, a realização das obras, a preparação, a organização, o funcionamento e a gestão da Exposição foram confiados pela Lei nº 373/88²⁹⁹ ao Ente Colombo '92, como nos indica o trecho:

Art 3.

1. Dentro de 90 dias a partir da data de entrada em vigor da presente lei, e até 30 junho de 1993, as autoridades competentes são obrigadas a colocar à disposição do Ente “Colombo '92” áreas, edifícios e artefatos que se inserem no âmbito das exposições. As áreas, edifícios e artefatos são definidos pelo ente com base em projeto já aprovado pela *Bureau International des Expositions*. A realização das obras de natureza permanente, de acordo com a competência da instituição, tal como definido no artigo 2º deve ser efetuado diretamente pela instituição, de acordo com os procedimentos legais para obras públicas; qualquer concessão para a operação do mesmo irá expirar sem exceção em 30 junho de 1993.³⁰⁰ (tradução nossa)

Na mesma lei, o artigo nº 4 institui que a concessão deve ser outorgada pelo *Sindaco* nas intervenções realizadas nos edifícios da zona expositiva. Esta concessão foi confiada à *Italimpianti*, sociedade estatal polisetorial do Grupo IRI

²⁹⁸ Casa da Jovem, tradução nossa.

²⁹⁹ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

³⁰⁰ No original: “*Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino al 30 giugno 1993, le amministrazioni pubbliche interessate sono tenute a mettere a disposizione dell'ente "Colombo '92" le aree, gli edifici e i manufatti ricadenti nel perimetro espositivo. Le aree, gli edifici e i manufatti interessati sono definiti dall'ente sulla base del progetto già approvato dal Bureau International des Expositions. La realizzazione delle opere di carattere permanente, secondo le competenze dell'ente definite dall'articolo 2, dovrà avvenire direttamente a cura dell'ente nel rispetto delle procedure di legge per le opere pubbliche; eventuali concessioni per la gestione delle stesse dovranno improrogabilmente scadere entro il 30 giugno 1993.*” Cf. Lei nº 373/88, art. 3º, § 1º. Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

(*Istituto per la Ricostruzione Industriale*)³⁰¹, para a realização dos projetos e das obras permanentes da exposição. Ainda conforme a Lei nº 373/88³⁰², as empresas que obtiveram a concessão para a gestão dos serviços realizados em áreas públicas, a repassaram para o domínio do Estado em 30 de junho de 1993.

É essencial ressaltar que, de forma diversa do Rio de Janeiro, a pessoa jurídica responsável pela realização das obras em Gênova das décadas da sua existência, 62 anos sua natureza jurídica era estatal. No caso carioca a pessoa jurídica desde sua instituição foi estruturada com a participação de empreiteiras, ou seja, três empresas privadas. A Revista *GB Progetti* descreve o objeto da concessão de acordo com o trecho que indica a necessária individualização das obras no projeto do arquiteto Renzo Piano.

Constituem objeto da concessão: o projeto executivo com base no estudo de viabilidade [...] a realização das obras conectadas no perímetro expositivo [...] qualquer outro dever e atividade técnica e administrativa ocorrente para a aquisição das áreas e a completa e funcional realização das obras. [...] A Concessionária deve especificamente: seguir a pesquisa geológica, geotécnica, as sondagens, os relevos [...] e o que for necessário para a redação do projeto executivo, para a realização de tais operações³⁰³ (Revista GB Progetti N7, 1991, p. 100)

A *Italimpianti* procedeu a aquisição das áreas para as obras por meio de três intervenções: a primeira, foi a tomada por consignação das áreas e dos imóveis estatais confiados ao C.A.P.³⁰⁴; a segunda, o despejo de todos os sujeitos operantes na área e a sua recolocação em outras áreas em âmbito portuário; a terceira, diz respeito às áreas e aos imóveis privados, onde foram efetuadas as ocupações de

³⁰¹ Instituto para Reconstrução Industrial, tradução nossa. O grupo IRI foi um ente público estatal, instituído em 1933 e encerrado em 2002, do qual faziam parte instituições e sociedades presentes em quase todos os campos de atividades produtivas. Seu processo de privatização iniciou-se em 1995 – logo após a realização das Colombianas – quando a *Italimpianti* foi vendida à *Fiat Impresit S.p.A.*, sociedade do Grupo Fiat.

³⁰² Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

³⁰³ No original: “*Costituiscono oggetto di concessione: la progettazione esecutiva sulla base dello studio di fattibilità [...] la realizzazione delle opere connesse nel ‘perimetro espositivo’ [...] ogni ulteriore compito ed attività tecnica ed amministrativa occorrente per l’acquisizione delle aree e la completa e funzionale realizzazione delle opere. [...] La Concessionaria è specificamente tenuta: ad seguire le indagini geologiche, geotecniche, i sondaggi, i rilievi [...] e quant’altro necessario per la redazione del progetto esecutivo, per l’espletamento di tali operazioni [...]*”

³⁰⁴ Os bens estatais, até o momento em jurisdição do C.A.P., foram transferidos ao patrimônio do Ente Colombo '92 e deste à *Italimpianti* para a realização das obras permanentes, através da “*Convenzione per l’affidamento in concessione della progettazione e della realizzazione delle opere di carattere permanente per l’allestimento dell’Esposizione Internazionale Specializzata Colombo '92*, subscrita pelo Ente Colombo e pela *Italimpianti*, em 27/02/89 e 10/03/89, respectivamente (GB Progetti N7, 1991, p. 101).

urgência e as expropriações de cerca de doze sujeitos³⁰⁵ (GB Progetti N7, 1991, p.101).

Depois, foram emitidas ordens de realizações com o elenco de documentos base³⁰⁶ requeridos pelos escritórios técnicos às empresas responsáveis por cada obra. Em seguida, o controle de projeto relativo à Exposição Colombiana foi desenvolvido por várias competências³⁰⁷ de acordo com suas funções, através de um monitoramento contínuo dos trabalhos efetuados, seja em canteiro ou junto aos fornecedores. A etapa imediata foi a de coordenação da realização das obras civis e das implantações³⁰⁸ (idem).

Entre as primeiras obras, estava a realização da cinta alfandegária delimitando a área servida pela *Italimpianti*, a demolição dos corpos fabris, os relevos topográficos, a verificação das estruturas, remoção de linhas ferroviárias, e a campanha arqueológica para definir o estado de conservação das pré-existências. Paralelamente, a *Italimpianti* dispunha dos projetos executivos do Arq. Renzo Piano, e provia a preparação dos documentos para o contrato das obras a realizar e das partes a restaurar. No início de 1990 o *Consorzio Molo Vecchio '92* começava a se instalar para dar prosseguimento à transformação dos armazéns³⁰⁹ (idem, p. 102). Em novembro daquele ano se procede ao esvaziamento da bacia da *Ponte Spinola*, que futuramente recebeu o *Acquario*. Enquanto seguiam os trabalhos no *Magazzini del Cotone* e demais recuperações, na mesma zona do *Molo Vecchio* se procede à definição dos novos edifícios como a *Spina dei Servizi*³¹⁰.

Em fevereiro de 1991, restauradas as estruturas originais do *Deposito Franco*, nasceu um restaurante panorâmico. Na *Ponte Spinola*, foi terminada a grande bacia do *Acquario* e se iniciou o restante do novo edifício. Em março de 1991 começaram os trabalhos de sistematização dos cais e das pequenas praças. Somente em abril

³⁰⁵ A respeito das remoções e expropriações, não foram encontradas maiores informações.

³⁰⁶ Capítulo de especificações especiais, declaração de quantidades, lista de preços, análise de preços; especificações gerais e particulares; gráficos, relatórios técnicos (idem).

³⁰⁷ O projeto das obras permanentes da Exposição Colombiana requereu competências em várias disciplinas tais como infraestrutura, construção, arquitetura, restauro e reestruturação, elétrica, pluvial, mecânica, comunicações e telemática, controles e supervisão, segurança, elaboração e arquivo de informações (Idem).

³⁰⁸ Além destas informações, a Revista GB Progetti apresenta um elenco das obras em execução direta por parte da *Italimpianti*, por meio de consórcios constituídos com agências do grupo IRI (GB Progetti N7, 1991, p. 101).

³⁰⁹ Os armazéns começam a ser recuperados em fevereiro de 1990, passando pelos procedimentos de escavação arqueológica, preparação do terreno para as fundações, demolições internas, restauro da estrutura de madeira, reconstrução da fachada, distribuição das escadas rolantes, desmonte da cobertura etc (idem, pp. 104-117).

³¹⁰ Centro de Serviços, tradução nossa.

de 1991 terminou-se a cobertura do *Magazzini del Cotone*, feita com telhas francesas (idem, p. 103-139).

No Rio de Janeiro, a Lei Complementar nº 111³¹¹ de 1º de fevereiro de 2011 que dispõe sobre a política urbana e ambiental do município, baseada nas disposições da Lei Federal nº 8.987/85, previu, dentre outros dispositivos, a realização de consórcio imobiliário para compor os fundos municipais³¹² mediante licitação para gestão do uso e ocupação do solo, gestão e realização de obras e de serviços urbanos ou de reurbanização. Ainda segundo esta lei, a concessionária obterá remuneração através da exploração de espaços públicos e de terrenos e edificações privadas que resultarem da obra. E também, torna-se responsável pelo pagamento de indenizações decorrentes da desapropriação ou aquisição de imóveis necessários para a realização das obras concedidas³¹³.

A concessionária Porto Novo S/A, vencedora da licitação pública – conforme contrato assinado com a CDURP em 26 novembro de 2010³¹⁴ – é responsável pela execução das obras e prestação dos serviços da OUC Porto Maravilha, em uma área de cinco milhões de metros quadrados da região portuária, que abrange os bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo, além de parte do centro da cidade. É constituída por três empresas privadas: as empreiteiras OAS Ltda., Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A. e Construtora Norberto Odebrecht Brasil Ltda. O grupo é responsável pela segunda etapa dos trabalhos que consiste na implantação do novo sistema viário da região, com a derrubada da Av. Perimetral entre o trecho do Arsenal da Marinha à Avenida Francisco Bicalho; a perfuração do mergulhão sob a Av. Rodrigues Alves; a construção do Binário, com seis pistas ligando a Praça Mauá à Avenida Francisco Bicalho; e a manutenção dos serviços públicos na área, tais como iluminação, coleta de lixo e plantio de árvores, por um período de 15 anos.

³¹¹ Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>

³¹² Sejam os fundos municipais de Habitação de Interesse Social ou de Desenvolvimento Urbano. Cf. Lei Complementar nº 111/2011, art. 37; art. 106, § 2º e 3º. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>

³¹³ Cf. Lei Complementar nº 111/2011, art. 37; art. 106, § 2º e 3º. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>

³¹⁴ Edital de Licitação. Concorrência Pública nº 001/2010 Para contratação, em regime de Parceria Público Privada. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/mnuTransparencia.aspx>
Acesso em: 10/02/2013

O cronograma das obras previa, até 2013, a mobilização, realização de projetos e obtenção de licenças; a construção dos túneis do Morro da Saúde e do Morro da Providência (ambos em fase de acabamento), das alças de ligação do viaduto do Gasômetro (concluída em setembro de 2012) e do Museu do Amanhã (em atraso, conclusão prevista para meados de 2014). As obras de urbanização, de infraestrutura, do Túnel da Av. Rodrigues Alves (Via Expressa) e da Via Binária se estenderão até 2016 (Cf. *website* do PORTO MARAVILHA).

O contrato especifica, entre outras disposições, alguns itens importantes³¹⁵. A concessão não significa a transferência de bens públicos para a Concessionária, nem modifica suas naturezas jurídicas, isto é, a Porto Novo dispõe do usufruto e o seu direito limita-se a receber a remuneração que a administração reserva para o pagamento das obras conforme o cronograma, procedido através da Contraprestação Pública, e os valores referentes à exploração de serviços.

Um dado importante sobre as concessões realizadas em Barcelona é que cada contrato de concessão estipula um percentual máximo de lucro sobre o serviço prestado sendo, em alguns casos, possivelmente aumentado com o passar dos anos³¹⁶. O acordo realizado no Rio de Janeiro somente estipula o valor máximo para o contrato de PPP (correspondente a R\$ 8 bilhões) referente aos tributos e encargos incidentes, bem como as demais despesas incorridas da prestação do serviço e realização das obras e remuneração do investimento dos acionistas³¹⁷.

³¹⁵ i) a concessão não modifica a natureza jurídica de bens públicos nem transfere a propriedade dos mesmos à Concessionária; ii) estipula as obrigações da Concessionária no que diz respeito às construções, obras, intervenções, reurbanizações e benfeitorias da elaboração do Plano Geral de Urbanização, Projeto Básico Detalhado e Projeto Executivo da AEIU Portuária; iii) a remuneração das obras que devem ser procedidas no bojo da Contraprestação Pública, seguindo o cronograma de (15) etapas/desembolso/pagamentos; iv) as competências da Concessionária limitam-se somente àquelas estabelecidas em contrato, não exercendo poder de polícia, sendo-lhe vedada a imposição de multas, penalidades ou uso da força policial ou física, coerção ou coação sobre os usuários; v) implantar a Central de Atendimento ao Usuário, manter contatos e tratativas com Órgãos Públicos e enviar relatórios mensais relativos às demandas dos usuários; vi) disponibilizar dados e documentos associados à AEIU Portuária que venham a ser solicitados por Órgãos Públicos; vii) a Contraprestação Pública Mensal será fixa e correspondente ao montante mensal de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), reajustável anualmente; viii) poderá propor o pagamento da Contraprestação Pública mediante a dação em pagamento de bens imóveis ou CEPAC's constantes do patrimônio do FII, segundo o valor de avaliação mínimo fixado pela Fazenda Pública Municipal; ix) a concessionária pode suspender o cumprimento de suas obrigações caso o atraso nos pagamentos seja superior à 90 (noventa) dias; x) em caso de atraso no pagamento devido à Concessionária, será aplicada uma multa correspondente a 2% sobre a parcela da Contraprestação.

³¹⁶ PORT VELL BARCELONA. *Actividades de la Gerencia Urbanística Port 2000*, s/d., pp. 93-104. Disponível em: http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/extra/Memoria.pdf Acesso em: 10 fev. 2014.

³¹⁷ Edital de Licitação. Concorrência Pública nº 001/2010 Para contratação, em regime de Parceria Público Privada. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/mnuTransparencia.aspx> Acesso em: 10 fev. 2013.

Outro detalhe agravante neste contrato é a permissão do pagamento da Contraprestação Pública através de bens imóveis ou de CEPACs segundo o valor de avaliação mínimo fixado pela Fazenda Pública Municipal. Além deste item prever um valor baixo, desatualizado e desproporcional, permite que a Concessionária, ao adquirir ou ao adicionar potencial construtivo a um imóvel, se beneficie duplamente. Primeiro, pelo pagamento das intervenções realizadas e, segundo, pela valorização do imóvel atribuída pelas próprias obras. Um ônus para a concessionária refere-se à suspensão do cumprimento de suas obrigações somente se o atraso nos pagamentos for superior a noventa dias, porém em equivalência, é prevista a multa correspondente a 2% sobre a parcela da Contraprestação.

As competências da Concessionária limitam-se exclusivamente àquelas estabelecidas no contrato (como a elaboração das obras que dizem respeito às intervenções³¹⁸), não exercendo poder de polícia, nem podendo aplicar multas, penalidades ou uso da força policial ou física, coerção ou coação sobre os usuários. É comprometimento também da concessionária implantar a Central de Atendimento ao Usuário, manter contatos e tratativas com Órgãos Públicos, enviar relatórios mensais relativos às demandas dos usuários e disponibilizar dados e documentos associados a AEIU Portuária que venham a ser solicitados por Órgãos Públicos. É importante sublinhar, contudo, o contrato estabelece a obrigatoriedade de compartilhar essas informações com órgãos públicos e não menciona a divulgação para a população em geral.

Sobre o cronograma das obras, pôde-se constatar pelas notícias de jornais que tanto no Rio de Janeiro como em Gênova ocorreram atrasos. No caso italiano, no dia 1º de novembro de 1991, por exemplo, o jornal *Il Secolo XIX*³¹⁹ publicou na nona página reportagem sobre as discussões a respeito do “buraco” deixado pelos canteiros da passagem subterrânea da *Piazza Caricamento* que não estaria pronta a

³¹⁸ Este item está disposto nos Anexos III, IV e X do referido Contrato de PPP e consiste em estabelecer diretrizes para o projeto urbanístico – áreas públicas, ruas, parques e praças; para os projetos de infraestruturas – abastecimento de água, esgoto, drenagem, abastecimento de energia elétrica, telefonia, internet, TV a cabo, lógica e iluminação pública; projetos estruturais – túneis, pontes e viadutos; estudo viário – Circulação de veículos particulares e públicos; e meio ambiente.

³¹⁹ *Il Secolo XIX* é um jornal histórico de Gênova, fundado em 1886. Tem difusão nacional mas é particularmente abundante na região da Liguria. É um periódico com identificação de linha política de direita, juntamente com grandes jornais como *La Nazione*, *Il Secolo d'Italia*, *Il Tempo*, *La Padania* e outros. De esquerda, podemos citar *Il Lavoro*, *La Repubblica*, *Il Manifesto*, *Liberazione* e *L'Unità*.

tempo da exposição, ainda que as obras procedessem rapidamente.³²⁰ No mesmo jornal, em 14 de novembro de 1991, é publicada a reportagem "O deputado Sanguinetti reitera as alegações (e sugere: são violações contratuais) encontrando muitos adeptos na Câmara Municipal. Metrô, estacionamento, *Piazza Caricamento*: Ansaldo réu, se desculpa. A empresa tem sido criticada por políticos pelos custos e atrasos, defende-se atacando: 'É uma guerra de lobby'"³²¹.

No caso brasileiro, por exemplo, pode-se citar a preocupação do Comitê Olímpico Internacional (COI) com as obras do Parque Olímpico de Deodoro em uma visita de inspeção, realizada em setembro de 2013³²². Tal apreensão se revela igualmente em outras reportagens a propósito de visita posterior do comitê³²³ e do seu encontro com a Presidente Dilma Roussef, como mostra a reportagem da Folha de S. Paulo "Dilma se reúne com presidente do COI para discutir atraso em obras"³²⁴.

Por um lado, os dois casos referência viram no Consórcio a oportunidade de atrair capital privado para investir na melhoria e na ampliação da infraestrutura, em uma época em que os recursos públicos escassos e comprometidos com o pagamento de dívidas – o que é bastante evidente no caso brasileiro – é, sem

³²⁰ No original: "è il tratto centrale, quello che costeggia Palazzo San Giorgio, a fare prevedere enormi problemi: che cosa ci sarà là sotto dal punto de vista archeologico e, inoltre, partendo dal principio che i lavori in quella zona inizieranno a dicembre sarà possibile farla entro il 15 maggio, giorno di inaugurazione dell'Expo nel Porto Antico?"

³²¹ No original: "Il deputato Sanguinetti ribadisce le accuse (e suggerisce: sono violazioni contrattuali) trovando molti sostenitori nella giunta comunale. Metro, parcheggi, Caricamento: imputato Ansaldo, se discolpi. L'azienda, criticata dai politici per costi e ritardi, si difende attaccando: 'È una guerra di lobby'".

³²² Conforme notícia do Jornal O Globo, de 02/09/13. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/coi-manifesta-preocupacao-com-atraso-em-obras-para-jogos-de-2016-9796816>. Acesso em 03/12/13. No original: "A reclamação principal é sobre Deodoro. As obras estão atrasadas em mais de um ano em relação ao cronograma inicial. Felli lembrou que, de início, seriam realizadas pela União, que transferiu a gestão para o governo do estado. Recentemente, ficou decidido que os trabalhos caberiam à prefeitura, mas nada começou até o momento." Nesta mesma reportagem, o COI cobrou a manutenção da APO, para que haja a centralização das decisões estratégicas do evento, considerando a crise política que levou à demissão do ex-presidente da APO, Márcio Fortes. Sobre isso, o prefeito Eduardo Paes reafirmou que considera a APO completamente dispensável.

³²³ No original: "COI volta ao Rio e prefeito admite atraso em obra para Rio-2016 [...] A Prefeitura do Rio assumiu há dois meses a responsabilidade pela construção do parque, que deve abrigar competições de nove modalidades na Rio-2016. Para Paes, a discussão sobre quem faria a obra acabou causando uma perda de tempo. 'Estamos recuperando o tempo perdido', disse o ele [*sic*] nesta quarta-feira, após sair de uma reunião com membro do COI (Comitê Olímpico Internacional). 'Continuo apontando que o nosso desafio é Deodoro. Houve um atraso ali, mas já avançamos bastante. Até o final de 2015 a gente entrega'." Uol Esporte, 27/11/13. Disponível em: <http://esporte.uol.com.br/rio-2016/ultimas-noticias/2013/11/27/coi-volta-ao-rio-e-prefeito-admite-atraso-em-obra-para-a-olimpiada-de-2016.htm> Acesso em: 03/12/13.

³²⁴ Reportagem do Jornal Folha de S. Paulo do dia 21/01/14. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/esporte/2014/01/1400415-dilma-se-reune-com-presidente-do-coi-para-discutir-atraso-em-obras.shtml>, Acesso em: 03/02/14.

dúvida, a principal vantagem da concessão de serviços a companhias privadas ou a autarquias. Para assegurar um serviço satisfatório, advertimos que é indispensável contar com um aparato regulatório consistente, envolvendo contratos de concessão equilibrados nos quais os direitos e as obrigações de todas as partes sejam assegurados nos moldes legais de cada caso. Do mesmo modo, deve-se dispor de entidades reguladoras e de autonomia decisória e financeira para fiscalizar o devido cumprimento do contrato.

Por outro lado, a literatura especializada também aponta vários riscos potenciais do crescente envolvimento privado na prestação de serviços e, por conseguinte, nas intervenções urbanas. Silva e Britto (2002), por exemplo, tecem as seguintes considerações a respeito da regulação política, que deixa de ser baseada na lógica dos direitos sociais e sim subordinada à lógica econômica do mercado. Os principais prejudicados são os menos favorecidos que vivem em assentamentos urbanos irregulares por conta da manutenção e do agravamento da exclusão, da segregação e da gentrificação. As intervenções nessas áreas requerem ações integradas nos planos urbanísticos e sociais, que fogem à capacidade gerencial e aos interesses do setor privado. Além dessas considerações, é imprescindível a necessidade de sua regulação também porque as concessões envolvem serviços essenciais ao meio ambiente, prestados em regime de monopólio.

Hall (2001) alerta que há outro risco de captura do regulador pelo regulado, devido à assimetria de poder e de informação que resulta de concessões de serviços locais a grandes corporações transnacionais, que agem orientadas por um comportamento estratégico voraz, destinado a privilegiar os interesses dos acionistas em detrimento dos interesses coletivos.

Conforme certificam Farina, Azevedo e Picchetti (1997), o comportamento dos operadores privados depende da qualidade da legislação que enquadra a concessão, do contrato, da autonomia, da independência das entidades reguladoras e, sobretudo do capital social presente no município na forma de entidades da sociedade civil mobilizadas para exigir transparência na administração dos assuntos de interesse público.

Assim sendo, podemos destacar que Gênova preestabeleceu em suas normativas diretrizes que delinearão exatamente o comportamento desejado dos

operadores privados. A Lei nº 373/88³²⁵ colocou que as obras deveriam ser realizadas de acordo com o projeto do Arq. Renzo Piano, previamente aprovado pelo BIE.³²⁶ No Rio de Janeiro, o contrato de PPP também especifica exatamente as obras a serem construídas.

Outro detalhe bastante importante é que as obras do *Porto Antico* ficaram à cargo de uma empresa pertencente a um grupo Estatal, o que significa que esta relação entre regulador e regulado (no caso, a mesma figura jurídica) parece ter se estabelecido de forma a privilegiar os direitos sociais e os interesses públicos. No Rio de Janeiro, entretanto, as obras na zona portuária foram confiadas a um consórcio constituído por três empresas privadas e esta relação público-privada se colocou subordinada à lógica econômica do mercado.

Entretanto, mesmo conhecendo esses riscos, não se pode prever um comportamento padrão dos operadores privados em nenhum dos aspectos citados até porque sua atuação depende ainda da qualidade da legislação que enquadra a concessão, do contrato, da autonomia e da independência das entidades reguladoras. Ainda sobre os financiamentos, tanto Gênova quanto o Rio de Janeiro padeceram com escândalos de desvios de dinheiro e processos judiciais, como comprovam as notícias transcritas a seguir. Para o caso de Gênova:

Para Conte alguns financiamentos são "desmotivados".
O ministro acusa: "Colombo Explorado"
Fervem as panelas das Colombianas. Aliás, arrisca explodir em um verdadeiro e próprio escândalo dos inconfundíveis perfumes dos bilhões. Bilhões dos quais, pelo que parece, Gênova viu somente os trocados. O ministro das Áreas Urbanas Carmelo Conte (PSI) recém apresentou a primeira denúncia sobre o rio de dinheiro público gasto em nome das celebrações e de uma só vez as duras acusações dos ambientalistas a propósito de encher seus bolsos do ouro rotulado Colombo, tomam consistência³²⁷ (*Il Secolo XIX*, 17/12/91, p.10, tradução nossa).

³²⁵ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

³²⁶ No original: "*Le aree, gli edifici e i manufatti interessati sono definiti dall'ente sulla base del progetto già approvato dal Bureau International des Expositions. La realizzazione delle opere di carattere permanente, secondo le competenze dell'ente definite dall'articolo 2, dovrà avvenire direttamente a cura dell'ente nel rispetto delle procedure di legge per le opere pubbliche; eventuali concessioni per la gestione delle stesse dovranno improrogabilmente scadere entro il 30 giugno 1993*" Cf. Lei nº 373/88, art. 3º, § 1º.

³²⁷ No original: "*Per Conte alcuni finanziamenti sono "immotivati". Im ministro accusa: "Colombo sfruttato". Bolle il pentolone delle Colombiane. Anzi, rischia di esplodere in un vero e proprio scandalo dall'inconfondibile profumo di miliardi. Miliardi di cui, a quanto pare, Genova, nonostante tutto, ha visto solo le briciole. Il ministro alle Aree urbane Carmelo Conte (Psi) ha appena presentato al parlamento il primo rendiconto sul fiume di denaro pubblico speso in nome delle celebrazioni e di colpo le dure accuse degli ambientalisti a proposito di sperperi e di appalti d'oro targati Colombo, prendono consistenza.*"

Para o caso do Rio de Janeiro:

Cinco executivos encarregados de coordenar a organização da Copa do Mundo em estados e municípios já enfrentaram processos judiciais em suas carreiras. Antes de serem chefes da Copa, eles responderam a acusações de financiamento irregular de campanha, desvio de selos do poder público, contratação irregular de empresas e falso testemunho³²⁸ (Copa do Mundo UOL, 21/11/13).

Os dois casos referência adotaram também o uso de patrocinadores como forma de financiar tais eventos e as obras necessárias para seu acontecimento. Em Gênova, os patrocinadores privados investiram mais de 300 milhões de liras. Com 40 milhões de liras, o *Acquedotto di Ferrari Galliera* se ocupou da limpeza e da restauração da pintura do afresco de Pietro Sorri, que se encontra na Loggia dei Banchi. A Philips Lighting, por exemplo, desembolsou 10 milhões de liras para garantir iluminação necessária ao evento. A notícia do jornal *Il Secolo XIX* também comunica o emprego de verba de patrocínio para a restauração do emblema da Torre da Lanterna, que foi submetido a uma pequena “*maquillage*” (*Il Secolo XIX*, 26/03/92, p. 11).

Na cidade do Rio de Janeiro, os patrocínios também são frequentes, como os 65 milhões de reais investidos pelo Banco Santander na museografia e no programa de sustentabilidade do Museu do Amanhã durante o período de 10 anos³²⁹. A Concessionária Porto Novo e o Programa Porto Maravilha Cultural também estão patrocinando 60% dos cursos oferecidos na Casa Porto³³⁰ para moradores da região portuária.

Quanto à segurança pública no Rio de Janeiro (assunto que não será aprofundado nesta tese), nota-se que o programa das UPPs engloba parcerias entre os governos – municipal, estadual e federal – e diferentes setores da sociedade civil. Foi inspirado na experiência de Medellín, na Colômbia, e implantado em 2008. Operacionalizado pela Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ), o programa tem como objetivo implantar uma “polícia de proximidade” (expressão do

³²⁸ Disponível em: <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2013/11/21/cinco-chefes-da-copa-nas-sedes-ja-enfrentaram-problemas-com-a-justica.htm>>

³²⁹ Segundo notícia do *website* do Porto Maravilha, o financiamento faz parte do Programa 2 mil e Sempre, que se estenderá até 2023. *MUSEU DO AMANHÃ MUDA PAISAGEM DA REGIÃO*, s/d. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/amanha.aspx>> Acesso em 23 dez. 2013.

³³⁰ A Casa Porto é um projeto cultural de cursos, exibição de filmes, exposição de arte e eventos musicais do Instituto Fim localizado no casarão de nº 4, em frente ao Largo de São Francisco da Prinha, na Gamboa. Vide: <<http://www.casaporto.org/>> Acesso em 25 jan. 2014.

website das UPPs), cuja estratégia está fundamentada na parceria entre a população e as instituições da área de segurança pública. Atualmente são 36 unidades implantadas e a previsão é a de que chegue a 40 unidades em 2014 (FRANCO, 2012). Entretanto, nesses próximos anos, uma das maiores preocupações da força policial é mesmo o terrorismo. As autoridades afirmam que a segurança é a prioridade na Copa do Mundo e nas Olimpíadas³³¹, há estudos sobre as probabilidades de qualquer incidente do tipo³³² e, ainda, pressões internacionais a respeito das leis brasileiras para tais casos³³³.

A cidade de Gênova possuiu e ainda possui as mesmas dificuldades que a do Rio de Janeiro, porém em menor grau, no que se refere ao problema da segurança pública em relação ao pouco contingente de policiais, aos recursos escassos e ao diálogo carente com as instituições locais, como concluiu, por exemplo, a conferência “*Difícile produrre sicurezza a Genova: perchè?*” (Difícil produzir segurança em Gênova: Por quê?), realizada em 2010 junto à *Confederazione Generale Italiana del Lavoro* (CGIL), na *Questura*, sede da polícia de Gênova.³³⁴ Na década de 1990, época da realização das Colombianas, a questão das drogas já preocupava os moradores do centro histórico³³⁵, porém, o maior problema enfrentado pela polícia genovesa (assim como está sendo pela polícia carioca) era o terrorismo, como pode-se constatar na notícia de jornal traduzida a seguir:

1992. Em uma reunião dos prefeitos em Savona emergem as ânsias, antecipadas pelo secretário do PSI, para atentados em Gênova durante as festas no nome do navegador.
Scotti: “Não dramatizemos, mas Craxi não inventou nada”

³³¹ Segundo notícia publicada no Jornal Epoch Times, 13/05/13. Disponível em: <<http://www.epochtimes.com.br/seguranca-sera-prioridade-na-copa-do-mundo-e-olimpiadas-dizem-autoridades/#.UuLJvBBTuUk>> Acesso em 03/09/13.

³³² Como: PINTO, Maurício V. *Copa do Mundo de 2014. Um estudo sobre o risco de ocorrência de um atentado terrorista*. Disponível em: <<http://www.sotai.com.br/wp-content/uploads/Artigo-Terrorismo.pdf>> Acesso em 03/09/13.

³³³ Como comprova a notícia *Governo Resiste em aprovar lei contra terrorismo antes da Copa*, publicada no Jornal Folha de São Paulo, 23/12/2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2013/12/1389286-governo-resiste-em-aprovar-lei-contra-terrorismo-antes-da-copa.shtml>> Acessada em 03/09/13.

³³⁴ Vide: *Comunicado à Imprensa*. SILP para a CGIL. Disponível em: <http://www.liguria.cgil.it/index.php?option=com_content&view=article&id=1207&Itemid=26&show_article=true> Acesso em 24/01/14.

³³⁵ A notícia de capa do Jornal *Il Secolo XIX* (02/11/91) comunica medidas de vigilância tomadas pelos próprios cidadãos genoveses contra os tóxicos, problema que já trazia medo à cidade.

O ministro do Interior confirma as preocupações internacionais sobre o terrorismo no ano de Colombo³³⁶ (*Il Secolo XIX*, 22/11/91, p.13, tradução nossa).

Um Plano Estratégico deveria representar uma grande oportunidade democrática, desde que se apropriasse dos posicionamentos dos atores sociais. Deveria oferecer uma resposta integrada do lugar onde os problemas da sociedade são delineados e de onde os agentes públicos e privados podem atuar conjuntamente. Assim o defendem Borja e Castells (1996, p. 160), mas na prática não é o que realmente acontece, como veremos no decorrer desta discussão.

4.3 DOS PROJETOS AOS DISCURSOS

Nos dois capítulos anteriores pôde-se perceber que uma boa parte do que foi anunciado, articulado e projetado não foi exercida. As razões são das mais variadas: de atrasos nas obras e falta de tempo hábil à escassez de recursos e outras. O balanço até o presente momento nos leva a questionar se os objetivos foram cumpridos: as condições habitacionais melhoraram, o antigo casario recuperado, calçadas arborizadas, melhora do meio ambiente e assim por diante. Os resultados nada animadores apontam o fato de que o discurso de implantação de megaprojetos é, em certos aspectos, descolado da realidade de planejamento urbano. Falaremos sobre isso nas próximas páginas.

Percebemos que essas cidades estão voltadas para apoiar vantagens competitivas locais e atrair investimentos externos, buscando melhorar os centros culturais globais a partir da abordagem econômica, o que não representa vantagens a todos, especialmente aos vulneráveis. Scott (2008) destaca a transformação das metrópoles modernas em “máquinas de entretenimento”, isto é, lugar onde espaços são selecionados para a ingestão do espetáculo urbano, com novos equipamentos culturais, recreativos e comerciais para experiências de compras de luxo, entretenimento e diversão noturna, complementados por museus, galerias de arte, salas de concerto e outros.

Para isso, grandes projetos de reabilitação, investimento em equipamentos urbanos, *place marketing*, promoção de festivais locais e eventos de grande escala e assim por diante caracterizam esses tipos de processos que se tornaram uma

³³⁶ No original: “1992. In una riunione dei prefetti a Savona riemergono le ansie, anticipate dal segretario psi, per attentati a Genova durante le feste nel nome del navigatore. Scotti: “Non drammatizziamo, ma Craxi non si è inventato niente” Il ministro dell’Interno conferma le preoccupazioni internazionali sul terrorismo nell’anno di Colombo.”

espécie de foco de competição interurbana na era global. E talvez o exemplo mais notório desse impulso seja a recorrente contratação de *archstars* para erguer dramáticos conjuntos arquitetônicos de proporções monumentais e ambições globais.

Tais obras têm a peculiaridade de ostentar a assinatura de arquitetos do “*star system*”³³⁷, pois, conferem status à cidade que pretende permanecer nos mercados globais. A prática, frequentemente sustentada por parcerias público-privadas, significa ainda uma alternativa para incrementar o turismo³³⁸. Nos casos referênciados desse estudo, podemos referir a presença do arquiteto genovês Renzo Piano que foi convidado a liderar a implantação do Projeto *Porto Antico* e o espanhol Santiago Calatrava, responsável pelo desenho do Museu do Amanhã, obra a ser implantada em ponto de destaque da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Na elaboração desses discursos é também necessário o destaque às figuras políticas a fim de se criar uma marca para a cidade. Começaremos pelo emblemático caso catalão. Os sujeitos que se destacaram foram o prefeito Pasqual Maragall, à frente da cidade por 15 anos; Josep Munné Costa, presidente do Porto Autônomo de Barcelona e o arquiteto Oriol Bohigas, que assumiu a Secretaria de Urbanismo entre 1982 e 1985. A política ditada por Bohigas foi centrada na recuperação de espaços públicos, urbanização de praças e parques, renovação da estrutura viária, monumentalização da periferia, e assim por diante (ANDREATTA, 2010, p. 79).

³³⁷ *Star System* é um conceito utilizado por historiadores e críticos que define um grupo de arquitetos que tentaram evidenciar as tendências surgidas “depois” do Movimento Moderno. Poderíamos citar entre eles, Josep Maria Montaner em *Después del Movimiento Moderno* (1993); Alexander Tzonis e Liane Lefaivre, *La arquitectura em Europa desde 1968* (1993); Diane Ghirardo em *Architecture after Modernism* (1996); Dennis P. Doordan em *Twentieth-century architecture* (2001) e o recente *Atlas. Global architecture. Circa 2000* (2007), organizado por Luis Fernández Galiano. Nesses trabalhos são analisadas obras de profissionais como Gino Valle, Vittorio Gregotti, Giancarlo De Carlo, Rafael Moneo, Álvaro Siza, Norman Foster, Richard Rogers, Renzo Piano e Jean Nouvel. (Cf. SEGRE, 2008)

³³⁸ Só na cidade do Rio de Janeiro, Elizabeth Diller, Ricardo Scofidio e Charles Renfo são os responsáveis pelo Projeto do Museu da Imagem e do Som (MIS). Parceria do governo carioca com a Fundação Roberto Marinho, o prédio foi orçado em R\$ 70 milhões e terá sete mil m². Também há projetos em andamento na cidade do francês Christian de Portzamparc; em São Paulo, dos suíços Jacques Herzog e Pierre Meuron – autores do estádio Ninho do Pássaro, em Pequim; e do escritório alemão GMP (Gerkan, Marg and Partner), que fez as arenas de Durban e da Cidade do Cabo para a Copa da África do Sul, em Manaus, Belo Horizonte e Brasília. Inaugurado em 2008, em Porto Alegre há o prédio da Fundação Iberê Camargo, do português Álvaro Siza. Além destas, pode-se citar o *City Life* da arquiteta iraquiana Zaha Hadid e a torre Isozaki do japonês Arata Isozaki (ambos em Milão), a torre residencial do polonês Daniel Libeskind (São Paulo) requerida pela incorporadora JHSF.

O texto de Andreatta (2010, p. 71) ilustra essa explanação:

Inegável ímpeto urbanístico, refletido, nos últimos trinta anos, em obras olímpicas, nas rondas ou autopistas integradas na cidade, na renovação do centro antigo, na recuperação de sua frente marítima e do *Port Vell*, e na inovação de áreas urbanas como o Projeto 22@.

Pode-se identificar similitudes no caso referência carioca:

Nosso projeto reforça a valorização do espaço público, da cidade como um espaço de encontro, onde as pessoas circulam, podem fazer compras, encontrar os amigos, sair para trabalhar. As praças são todas interligadas com os edifícios. Nós desenhamos as ruas, as praças e, a partir disso, surgem os edifícios, ao invés de eu fazer os edifícios e o que sobrar ser o espaço público – reforça Backheuser, para quem o critério de qualidade de vida será responsável por levar uma parcela da população para a Região Portuária³³⁹.

E também no caso genovês:

Aqui está o baluarte renovado por Fontane-Gabetti. O primeiro marco no canteiro de obras da Expo. Palavra do construtor: "Os muros têm uma alma e estes são de valor inestimável", diz Gianfranco Gadolla mostrando o panorama que se aprecia das amplas janelas do *Porto Antico*³⁴⁰.

Aliás, um movimento que se pôde identificar nos dois casos referência foi o da intensão (pelo menos no discurso) de preservação de espaços públicos e do meio ambiente urbano. Por exemplo, em Gênova, não só se preservou, como também se devolveu o uso da *Piazza Caricamento*, outrora tomada pelo tráfego de automóveis e de ônibus, às trocas comerciais e culturais, estabelecidas pela realização de feiras e mercados [Fig. 105] e [Fig. 106].

³³⁹ Texto extraído do site Cidade Olímpica. Disponível em: <http://www.cidadeolimpica.com.br/noticias/porto-olimpico-sera-referencia-em-habitacao-de-qualidade/> Acesso em: 01/11/2013.

³⁴⁰ No original: *Ecco il baluardo ristrutturato da Fontane-Gabetti. Il primo traguardo nel cantiere dell'Expo. Parola di costruttore: "I muri hanno un'anima e questi non hanno prezzo", dice Gianfranco Gadolla mostrando il panorama che si gode dalle ampie finestre sul Porto Antico (Il Secolo XIX, 10/11/91, p.15, tradução nossa).*



Fig. 106 Pontos de ônibus finais da Piazza Caricamento entre os anos de 1950/80.

Fonte: Genova anni 50/80. [vídeo]
Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=BZwfk9LJodc>



Fig. 105 Feira de Culinária Internacional na Piazza Caricamento. Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

No caso carioca, o Projeto Porto Maravilha anuncia a preservação de locais como a Praça e o Píer Mauá, entre outros [Fig. 107] [Fig. 108].



Fig. 108 Projeto do Píer Mauá e Museu do Amanhã.

Fonte: Website do Porto Maravilha. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/fotos/museu_amanhal.aspx>



Fig. 107 Espaço ao longo dos armazéns do porto.

Sobre o passado evocado, convocado em uma espécie de “feitiço”, é fundamental pontuar, não é um qualquer: tem sido localizado e selecionado por motivos específicos, enquanto pode contribuir diretamente para a manutenção e preservação desta nova identidade de uma comunidade que se quer construir. O monumento garante um elo com as origens e acalma a ansiedade gerada pela incerteza do futuro. Tenta apaziguar a angústia da morte e da aniquilação. Esta forma de interagir com o tempo vivido e com a memória – ou, em outras palavras, seu papel antropológico – constitui precisamente a essência do monumento.

Todo o resto é contingente e, conseqüentemente, diverso e variável. Vemos tudo isso no que se refere aos destinatários, assim como suas expressões e formas

múltiplas que lembram fortemente um universo cultural. Dependendo das circunstâncias, o monumento recusa inscrições ou as acolhe, e até, às vezes recobre-se com elas e delinea um desvio para outras funções. De qualquer maneira, o modo como está se impondo a construção histórica dessas cidades, da uma memória pública, é justificado por um futuro que abarca a ideia de uma cidade marco do processo de requalificação de frentes marítimas.

A propósito, a ideia de passado emerge também para intensificar os problemas e obstáculos a serem enfrentados e legitimar a implementação desses projetos, como demonstra Andreatta (2010, p. 7):

Pensar em regiões portuárias hoje é também considerar a reutilização dessas áreas da cidade, tornadas em grande parte ociosas e decadentes pelo deslocamento das atividades dos portos modernos para áreas mais amplas e pela modernização dos sistemas de circulação de mercadorias.

A ideia do futuro é também explorada, como se manifesta nas seguintes reportagens. Em Gênova, o presidente do C.A.P. menciona antecipar o futuro.

A Fiat e o presidente Magnani confirmam em assembleia dos expedicionários o acordo com a frota pública para a auto estrada do mar.[...] Aqui estamos nós para antecipar o futuro³⁴¹ (*Il Secolo XIX*, 20/03/92 p.11).

Com título muito pretencioso, o Porto Maravilha também se apropria da ideia de “futuro” para fundamentar seu discurso. O assunto é utilizado como recurso para rememorar e “parabenizar” o aniversário da data em que o Rio de Janeiro foi anunciado para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos:

O amanhã começa hoje. Desenvolvido pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, o Museu do Amanhã no Pier Mauá, vai discutir o futuro da humanidade e será inaugurado no primeiro semestre de 2015 (*Website Cidade Olímpica*)³⁴².

O olhar "positivo" é também expresso pelo discurso do "empreendedorismo urbano" e uso recorrente de expressões tão características da denominada “terceira geração do urbanismo” – “revitalização”, requalificação, renovação. Tendo como exemplo paradigmático as intervenções em Barcelona deflagradas na década de

³⁴¹ No original: *La Fiat e il presidente Magnani confermano all'assemblea degli spedizionieri l'accordo con la flotta pubblica per l'autostrada del mare [...] Qui ci siamo per anticipare il futuro* (*Il Secolo XIX*, 20/03/92, p.11, tradução nossa).

³⁴² Disponível em: <http://www.cidadeolimpica.com.br/galeria/o-futuro-da-cidade-olimpica-etudonosso/>
Acesso em: 02/10/2013.

1980, os planejadores catalães difundiram pelo mundo a ideia do planejamento estratégico e a necessidade de se firmar pactos mais estreitos entre as administrações municipais e o capital privado, na promoção de um ambiente favorável aos negócios.

Em outras palavras, o discurso técnico elaborado e justificado ressent-se das determinações do poder influente e visa enfrentar interesses econômicos e políticos. A seguir, vide reportagem que elucida a importância dada à discussão da (re)utilidade das áreas criadas.

Pós-Colombianas

Uma Convenção afronta hoje o reuso do *Porto Antico*. Todos de acordo ao menos em uma coisa: "Estamos já em atraso". O dia depois da grande festa. Sobre as áreas liberadas pela Expo surgem já as primeiras polêmicas. Atraso na definição das fórmulas de gestão e na escolha dos inquilinos da área liberada é discutido na convenção com a presença de todos os representantes das realidades administrativas, políticas e sociais, esportivas e culturais. O PDS apresentará uma proposta para o pós Expo. [...] Afrontaremos o problema dos procedimentos a adotar para individualizar os critérios, selecionar, mas também pesquisar propostas válidas (*Il Secolo XIX*, 07/12/91 p.15, tradução nossa)³⁴³.

O discurso dos "vencedores" da seleção internacional é sempre pautado no apelo nacionalista, na perspectiva de desenvolvimento econômico e de geração de empregos, e são estes os argumentos utilizados para combater os movimentos que se opõem às exigências para a realização dos jogos e aos projetos urbanos vinculados aos eventos esportivos.

O prefeito Eduardo Paes tomou decisões com base na política do "doar a quem doar", expressão recorrente também no discurso do Governador do Estado Sérgio Cabral, como mostram as reportagens:

Vamos acabar de uma vez por todas com essa verdadeira novela que é a van na cidade. Esse debate já se estendeu demais. Em quatro anos não conseguimos resolver a questão. É isso que vai ser implementado doar a quem doar. Não serão manifestações ou carreatas que irão demover o

³⁴³ No original: *Un convegno affronta oggi il riuso del porto antico. Tutti d'accordo almeno su una cosa: "Siamo già in ritardo". Il giorno dopo la grande festa. Sulle aree "liberate" dall'Expo spuntano per prime le polemiche. Ritardo nella creazione di formule di gestione e la scelta degli inquilini della zona liberata è discusso in accordo con la presenza di tutti i rappresentanti delle realtà amministrative, politiche e sociali, sportive e culturali. Il PDS presenterà una proposta per il posto Expo. [...] Afrontaremo il problema delle procedure di adottare i criteri per distinguere, selezionare, ma anche la ricerca di offerte valide (Il Secolo XIX, 07/12/91, p.15, tradução nossa).*

prefeito desta decisão³⁴⁴ (Declaração do Prefeito Eduardo Paes para o Jornal O Dia, 05.12.12).

Há continuidade de políticas públicas que têm transformado a vida das pessoas. A vida nas cidades melhorou, doa a quem doer. A vida no campo melhorou, doa a quem doer. Essas ações continuam porque melhoraram a vida³⁴⁵ (Declaração do Prefeito Eduardo Paes em apoio à Presidente Dilma durante solenidade do PAC 2, Jornal O Globo, 29/03/10).

Sobre o episódio do cinegrafista atingido pelo artefato explosivo nos últimos protestos acontecidos no centro da cidade (dia 06/02/14), o governador prometeu a prisão do responsável e verifica-se a mesma política:

“Custe o que custar, doa a quem doer, vamos descobrir os autores dessa barbaridade. A informação verdadeira chegará à população, seja ela responsabilizando um agente da polícia ou alguma outra pessoa que tenha feito isso”³⁴⁶ (jornal Zero Hora, 07/02/2014).

A primeira característica do debate público³⁴⁷ é o fato de ter, em sua origem, um conflito já iniciado ou previsto. No caso de grandes intervenções urbanas, o conflito se dá pela oposição de interesses entre aqueles que as propõem e os residentes envolvidos – que temem por seu território, pela alteração de seus ritmos de vida, pelos perigos para a saúde, pela desvalorização das suas casas – ou os ambientalistas – que contestam a utilidade das obras, o modelo de desenvolvimento adotado e as soluções invasivas (BOBBIO, 2010, p.191).

³⁴⁴ Disponível em: <http://odia.ig.com.br/portal/rio/paes-pro%C3%ADbe-circula%C3%A7%C3%A3o-de-vans-no-centro-e-anuncia-novo-sistema-doa-a-quem-doer-1.522730>

³⁴⁵ Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Politica/0,,MUL1549175-5601,00.html>

³⁴⁶ Disponível em: <http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2014/02/vamos-descobrir-os-autores-doa-a-quem-doer-diz-governador-do-rj-sobre-ataque-a-cinegrafista-4412940.html>

³⁴⁷ Antes de prosseguirmos, devemos esclarecer que o conceito de debate público aqui adotado ainda estava muito distante do recente *débat public* instituído na França através da Lei nº 69/07, embora Gênova o venha adotando, em menor escala. O método para debater o redirecionamento da autoestrada A10, entre Voltri e Gênova *Ponente*. O projeto propõe a construção de uma nova ponte sobre o *Val Polcevera*, como alternativa à intransitável Morandi. Sobre o projeto e o debate, consultar o *website* do Urban Center. Disponível em: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/126>

O conceito vem se apurando nos últimos anos, mas não é nosso interesse aprofundarmos essa discussão. Objetivamos aqui somente relacionar como se deu a participação dos residentes perante os conflitos e se essas problemáticas vieram à tona, desde o início, de forma transparente, nas reformas urbanas sucedidas tanto no caso genovês como no carioca.

Em Gênova, a etapa de instrução preliminar criada por uma comissão de especialistas externos que difunde o projeto da autoestrada – ainda que com algumas omissões graves – e estabelece o calendário de debate durou apenas um mês e meio e incluiu cerca de 60 entrevistas e algumas pesquisas locais. O debate durou três meses e foram realizados 12 encontros públicos em registro de assembleia. As assembleias de apresentação sortearam as intervenções do público de modo a permitir a mesma oportunidade para todos os participantes, fossem os grupos organizados ou os cidadãos individualmente. Registra-se que os encontros mais tensos e lotados foram realizados no bairro do *Ponente*, diretamente envolvido no traçado da via (BOBBIO, 2010, p.193).

No caso do *Porto Antico*, a discussão entre os setores político, intelectual, profissional e organizações sociais populares sobre a implantação do projeto se deu de várias formas, em inúmeras oportunidades, como constatamos nas notícias de jornais. É o caso, por exemplo, do referendo sobre a manutenção ou não da *Sopraelevata*, como nos mostra o trecho extraído a seguir:

Enquete do Jornal Il Secolo XIX.

A demolição proposta: primeiras reações dos genoveses.

Elevado ou não? Vamos ao referendo.

O viaduto, elemento agora característico da paisagem de Gênova. Demoli-lo ou deixá-lo no seu lugar? Sobre esta questão convidamos nossos leitores para expressar suas opiniões. Na parte inferior, as obras para a passagem subterrânea de *Caricamento*: já é claramente visível a rampa de acesso³⁴⁸ (*Il Secolo XIX*, 03/11/91, p.10, tradução nossa).

Neste episódio, a população foi consultada através de uma iniciativa da imprensa, de forma não obrigatória, onde os interessados poderiam preencher a ficha e endereçá-la ao mesmo jornal [Fig. 109]. O referendo durou duas semanas e, à respeito do seu resultado, nada foi publicado nesse jornal naquela época, nem mesmo nos meses subsequentes. Como consequência, a via resiste ainda hoje e é palco dos grandes movimentos sociais da cidade. Ressalta-se a posição do Jornal *Il Secolo XIX* que se manifestou durante o referendo a favor da demolição da via através de reportagens que apelaram para a opinião de arquitetos e políticos, como esta:

PLANO REGULADOR

A proposta mais dramática para a revisão urbanística de Gênova faz discutir e encontra muitos consensos.

Essa *Sopraelevata* deve ser demolida.

A idéia do túnel subaquático agrada **também** aos arquitetos. Com um pouco de "distinção". Os arquitetos não têm dúvida: promovem a ideia do *Comune* e batem a *sopraelevata*, autêntica barreira entre a cidade e o mar 'recuperado'³⁴⁹ (*Il Secolo XIX*, 02/11/91, p.10, tradução e grifo nossos).

³⁴⁸ No original: "Sondaggio del Secolo XIX. La proposta di demolizione: prime reazioni dei genovesi. Sopraelevata sì o no? Via al referendum. La sopraelevata, elemento ormai caratteristico del panorama genovese. Demolirla o lasciarla al suo posto? Su questo interrogativo invitiamo i nostri lettori ad esprimere il proprio parere. In basso i lavori per il sottopasso di Caricamento: è già ben visibile la rampa di accesso."

³⁴⁹ No original: "PIANO REGOLATORE. La proposta più clamorosa per la revisione urbanistica di Genova fa discutere e trova molti consense. Questa sopraelevata deve essere demolita. L'idea del tunnel sottomarino piace agli architetti. Con qualche 'distinguo'. Gli architetti non hanno dubbi: promuovono l'idea del Comune e bocciano la sopraelevata, autentica barriera tra la città e il mare 'recuperato'."

Vi piacerebbe Genova senza la sopraelevata?	
SÌ	NO
Perché?	
.....	
.....	
.....	
Quartiere (o città) di residenza	
.....	
Indirizzare o consegnare a:	
Il Secolo XIX, via Varese 2.	
16122 Genova.	

Fig. 109 Ficha do Referendo *Sopraelevata*, si o no?

Fonte: *Il Secolo XIX*, 03/11/91, p. 10.

Outro debate se deu em torno das soluções presumíveis sobre os canteiros de sítios arqueológicos que não seriam explorados a tempo das Colombianas. Neste momento, a discussão sobre deixá-los abertos ou cobri-los para reabri-los depois foi registrada no ambiente do *Comune*, conforme o extrato:

Atualmente no *Comune* se registra um debate sobre o que fazer dos canteiros que, necessariamente, permanecerão abertos, como aquele do metrô. A tendência é de fechar e asfaltar e de reabrir depois. Mas, por exemplo, o *vicesindaco* Burlando, é um defensor da ideia de deixar em “bela vista” as obras de *Caricamento*, afinal de contas, também podem constituir um atrativo turístico a mais: se tratarão, de fato, das escavações arqueológicas tidas para trazer à luz o tecido de moles medievais da cidade.³⁵⁰ (*Il Secolo XIX*, 01/11/91, p. 9, tradução nossa)

Na questão sobre os debates das intervenções no *Porto Antico*, é imprescindível lembrarmos a presença das associações populares, cujo comparecimento, de acordo com Epifani³⁵¹, foi de extrema importância para a definição do parecer³⁵² negativo do *Consiglio Comunale* quanto ao projeto *Il Cono di Portman*, mencionado no capítulo anterior e cujo aspecto simbólico retomaremos no

³⁵⁰ No original: “Attualmente in Comune si registra un dibattito sul che cosa fare dei cantiere che, necessariamente, resteranno aperti, come quello della metropolitana. La tendenza è di chiudere e asfaltare e di reaperire dopo. Ma, per esempio, il vicesindaco Burlando, è fautore dell’idea di lasciare in “bella vista” i lavori di Caricamento che, tutto sommato, potrebbero anche costituire un attrativa turistica in più: si tratterà, infatti, degli scavi archeologici tesi a riportare completamente alla luce il tessuto di moli medievali della città.”

³⁵¹ O Sr. Mario Epifani, advogado, atuou como conselheiro do *Comune* naquele período.

³⁵² O parecer não somente vetou o Projeto *Il Cono di Portman* como também estabeleceu diretrizes para as próximas intervenções na área do Porto Vecchio, como vimos no capítulo anterior. Documento cedido pelo Conselheiro Mario Epifani. COMUNE DI GENOVA. *Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico*. [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990, p.10.

capítulo seguinte. A iniciativa do empreendedor *Gianfranco Gadolla* e do arquiteto americano *Portman* foi apresentada à imprensa, às autoridades e aos habitantes no dia 12 de outubro de 1988, e o seu “ar de set de *Star Wars* intrigou muito a trupe RAI”³⁵³ (*Vivere Genova*, 15/09/11).

Conforme Tasso³⁵⁴ (2008), a proposta, orquestrada em uma grande operação midiática desde o dia de sua apresentação até a data do parecer final do *Consiglio Comunale*, contou com mais de 80 artigos em dois dos principais jornais genoveses e mais de 100, contando os outros periódicos. É evidente que a articulação da mídia é necessária para garantir a divulgação do processo de debate, mas não podemos desconsiderar o poder de manipulação da opinião pública.

A propósito, sobre a mobilização da opinião pública, Borja e Castells argumentam:

- campanhas baseadas na cooperação público-privada (por exemplo, campanhas de segurança pública, imagem, reabilitação urbana etc.);
- grandes projetos de desenvolvimento urbano vinculados a um evento ou derivados de um programa cívico-político com ampla base consensual;
- mobilização sócio-política que encontra sua base principal na afirmação da identidade coletiva ou na vontade de autonomia política (que se concretiza também em objetivos especialmente urbanos). [grifo nosso] (BORJA; CASTELLS. 1996, p. 152)

Contudo, mesmo com a vivacidade do debate, não resultaram grandes consequências devido ao parecer do *Consiglio* cujo documento atestava que o projeto desrespeitava o “plano de procedimentos urbanísticos, a compatibilidade

³⁵³ O Grupo RAI – *Radiotelevisione Italiana*, fundado em 1954, é uma sociedade concessionária exclusiva do serviço público televisivo italiano. Nos idos dos anos 1980, a RAI já contava com três canais de TV e ingressava no mercado de emissoras comerciais nacionais, reafirmando seu destaque na mídia. Em fevereiro de 1996, a emissora ingressa na internet e em 1997 lança o primeiro canal temático digital via satélite. Atualmente conta com 14 canais de TV, 11 rádios, 19 portais na internet e 8 sites de notícias e esportes. Segundo RAI. Disponível em: http://www.rai.it/dl/rai/text/ContentItem-9e40fc26-6bca-4fc7-a682-50d48a0f19e0.html?refresh_ce Acesso em: 07/10/12.

No original: [...] “alla provocazione del cosiddetto «Cono di Portman», la cui aria da set di *Star Wars* ha incuriosito parecchio la troupe RAI” [...] Disponível em: <http://www.viveregenova.comune.genova.it/node/6833>. Acesso em 05/02/13.

³⁵⁴ O arquiteto Mario Tasso foi diretor do *Ufficio Estetica Urbana del Comune di Genova* (escritório de Estética Urbana do *Comune* de Gênova, tradução nossa). No original: “Il ‘cono di Portman’ tenne banco sulla stampa, dal 12 ottobre 1988 fin oltre la data dell’espressione del parere urbanistico del Comune (metà marzo 1989), giungendo con strascichi e riprese fino a tutto aprile (in sei mesi sono stati contati 80 articoli sui due principali giornali genovesi e più di cento, contando anche gli altri giornali).” Disponível em: <http://www.ketchup.it/content/comunicato.asp?id=7574>. Acesso em 05/05/12.

com o sistema comercial da cidade, a acessibilidade e a inserção ambiental”.³⁵⁵ Sobre esta deliberação já falamos anteriormente.

A influência das cooperativas, organizações sindicais e das associações populares sempre foi um destaque em Gênova, como nos relata Bobbio (2010. p. 192) a respeito da inclusão da população nos diálogos sobre conflitos urbanos genoveses, “tudo se pode dizer sem que falte paixão e envolvimento: teatros inacreditavelmente apinhados, elaboração de estudos e propostas por parte de associações e cidadãos, tensão e atenção. O objecto da discórdia era evidente e constituía um potente factor de atracção”.

A propósito dessas entidades, Gazzola (entrevista cedida em outubro de 2011) exclamou ser Gênova a cidade “das associações”. De fato, se fizermos uma busca rápida, acharemos dezenas delas. Além das já elencadas durante esta pesquisa, no *Porto Vecchio*, por exemplo, Musso (2008, p. 17) sublinha no recente pós-guerra a empresa pública *Azienda Mezzi Meccanici*³⁵⁶ (AMM) e nos anos de 1960 a presença da *Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie*³⁵⁷ (CULMV), cooperativa que tinha o monopólio do trabalho portuário em Gênova. Também podemos enumerar a forte presença da *Italia Nostra (Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione)*³⁵⁸, associação presente em todo território italiano que articula as entidades locais com as internacionais, como a *Europa Nostra*³⁵⁹. Além destas, Gênova possui várias associações culturais tais como a *Associazione Culturale Genovese Porta*

³⁵⁵ No original: “*delle procedure urbanistiche, della compatibilità col sistema commerciale cittadino, della accessibilità e dell’inserimento ambientale*”. COMUNE DI GENOVA. *Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico*. [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990, p.10.

³⁵⁶ Companhia Meios Mecânicos, tradução nossa.

³⁵⁷ Companhia Única dos Trabalhadores em Bens Diversos, tradução nossa. Companhia criada com base no artigo 110 do Codice della Navigazione.

³⁵⁸ Associação Cultural pela Tutela do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural da Nação, tradução nossa. A *Italia Nostra* possui um vasto leque de pesquisas e projetos, dos quais podemos destacar trabalhos com abrangência em todo território nacional sobre educação patrimonial, elaboração de dossiês e levantamentos sobre paisagens costeiras em risco, realização de eco-mostras, disponibilização de leis etc. Sobre esse assunto, Vide: *Italia Nostra*. Disponível em: <http://www.italianostra.org/> Acesso em: 02/04/13. A mesma organização elaborou uma publicação intitulada *Genova per noi, il male di vivere in Comune Metropolitano* que foi entregue aos administradores do Palazzo Tursi e das circunscrições e apresentada oficialmente no dia 17/12/91. Os técnicos da associação ambientalista dividiram a degradação em quatro âmbitos: urbanístico, ambiental, arquitetônico e áreas abandonadas (*Il Secolo XIX*, 18/12/91, p. 11).

³⁵⁹ A Nossa Europa, tradução nossa, é uma organização que representa o movimento das cidades com rápido crescimento para salvaguardar a cultura europeia e o patrimônio natural. Sobre isso, Vide: *Europa Nostra*. Disponível em: <http://www.europanostra.org/> Acesso em: 02/04/13.

Soprana³⁶⁰, *Laboratorio Sociale Occupato Autogestito Buridda*³⁶¹ (LSOA Buridda), *Associazione Comunità San Benedetto*³⁶².

Segundo Bobbio:

em todo o desenrolar do debate a comissão empenhou-se na divulgação de informações e na transparência dos procedimentos. A página electrónica do debate público³⁶³, enriquecida dia após dia com novos documentos, cartografias detalhadas, contributos escritos, intervenções no fórum, transmissões e vídeos dos encontros públicos e de um comunicado de imprensa, constituiu um ponto de referência fundamental (em três meses foram registadas 52 000 visitas). A escolha mais controversa da comissão foi a de publicar, logo depois da primeira semana de debate, os números das habitações que estariam destinadas a ser demolidas por qualquer um dos cinco traçados. Objectou-se que deste modo se punha mais lenha na fogueira, mas este procedimento de transparência levou a que todos os cidadãos directamente interessados se mobilizassem e que todos os possíveis interlocutores se encontrassem frente a frente, fisicamente (exasperados, mas presentes) (idem, p.194).

Tal abertura para diálogo constituiu um potente estímulo para a mobilização dos opositores uma vez que lhes oferecia visibilidade e permitiu que alguns comitês de cidadãos assumissem a dianteira do protesto dando vida ao *Coordinamento dei Comitati Antigronda del Ponente e della Val Polcevera*³⁶⁴. “Porque a nossa batalha é comum contra quem, como sempre, quer esconder sob o termo ‘requalificação’ os próprios reais objetivos: ‘especulação’, ‘cimentificação’ e então ‘enriquecimento’ dos seus nomes”³⁶⁵ (Carta de Solidariedade ao Comitê Acquasola, 2009).

São obras que tendem a gerar benefícios difusos (tanto para os motoristas de veículos particulares, para os caminhoneiros, ou para a cidade como um todo), mas ao mesmo tempo geram custos concentrados sobre comunidades específicas, causando assim um desequilíbrio.

Portanto, no caso referência italiano nota-se sensata disposição – ainda que insuficiente – para o diálogo do *Comune* com as associações e organizações na década de 1990, quando barrou o projeto de *John Portman*; ou evoluindo para um

³⁶⁰ Associação Cultural Genovesa de Porta Soprana, tradução nossa. Maior informação disponível em: <http://www.associazione-portasoprana.it/> Acesso em: 05/02/14.

³⁶¹ Laboratório Social Ocupado Autogestido Buridda, tradução nossa. Maior informação disponível em: <http://buridda.noblogs.org/> Acesso em: 05/02/14.

³⁶² Associação Comunidade San Benedetto, tradução nossa, constituída com ato notarial de 02/03/83. Maior informação disponível em: <http://www.sanbenedetto.org/> Acesso em: 05/02/14.

³⁶³ Disponível em: <http://urbancenter.comune.genova.it/spip.php?rubrique7068>.

³⁶⁴ Coordenação dos Comitês Anti *Gronda* do *Ponente* e do *Val Polcevera*, tradução nossa.

³⁶⁵ No original: *Perchè la nostra è una battaglia comune contro chi, come al solito, vuole nascondere sotto il termine “riqualificazione” i propri reali obiettivi: “speculazione”, “cimentificazione” e quindi “arricchimento” dei soliti nomi noti.* Disponível em: <http://files.meetup.com/206886/Solidariet%20Acquasola.pdf> Acesso em: 09/04/12.

debate com os cidadãos individualmente, como no caso da discussão sobre a implantação ou não da autoestrada A10, entre Voltri e Gênova *Ponente*, desde 2007.

No Rio de Janeiro, o MPU organizou uma reunião pública para ouvir os moradores da região Portuária, que pareciam não estar cientes dos acontecimentos nos seus bairros. Na ocasião, em 24/05/11, foram relatadas situações que indicam que a população foi pega de surpresa, uma vez que não foi consultada formal e previamente. Os habitantes tentaram se preparar, ainda que tardiamente, com apoio de organizações não governamentais, associação de moradores, urbanistas, juristas, políticos, sociólogos, dentre outros, para garantir seus direitos fundamentais. Dentre os presentes, estavam o Comitê Popular da Copa e o Fórum Comunitário do Porto³⁶⁶. A comunidade acadêmica também se organizou elaborando estudos, através de projetos de pesquisa, ateliês e oficinas estudantis, discussões em seminários e colóquios, mostras e outros³⁶⁷.

Neste momento é necessário fazermos um parênteses, a respeito do fato do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/01, estabelecer em seu art. 40, § 4º, inciso I, que os Poderes Legislativo e Executivo municipais “deverão garantir a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade” no processo de elaboração do Plano Diretor e na fiscalização de sua implementação.

Apesar de constarmos convocações para audiências públicas, debates públicos e convites para seminários tais como o Seminário de Revisão do Plano Diretor do Rio promovido pela Comissão Especial de Revisão do Plano Diretor, pode-se dizer pela leitura das atas dos encontros que não foi discutida nem

³⁶⁶ AYRES, J. Madalena; GUIMARÃES, Isabela B. B. *Procedimentos de remoção de moradores da Região Portuária: relato e comentários à reunião pública*. Rio de Janeiro, junho de 2011. Disponível em: <http://direitourbanismo.wordpress.com/2011/06/15/procedimentos-de-remocao-de-moradores-da-regiao-portuaria-relato-e-comentarios-a-reuniao-publica/> Acesso em 25/06/11.

³⁶⁷ Dentre os trabalhos desenvolvidos apenas na UFRJ, registre-se as pesquisas elaboradas pelo LADU/PROURB/FAU/UFRJ e ainda um projeto alternativo apresentado à Prefeitura em 2010 por uma equipe formada por alunos e professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ propondo a utilização do Elevado da Perimetral como suporte para a implantação de um transporte coletivo sobre trilhos (monotrilho ou *monorail*). O novo modal ligaria o aeroporto Santos Dumont ao Tom Jobim (passando pela Ilha do Fundão), coincidindo assim com o trajeto planejado há mais de 30 anos para a Linha 5 do Metrô Carioca. Em meio aos eventos acadêmicos, podemos elencar o III Colóquio LADU – Paisagens Urbanas e Códigos da Cidade, que se constituiu, segundo *website* do LADU em um “debate sobre as Paisagens Pós-Olímpicas para trazer à tona as questões abertas pelo projeto em curso na cidade do Rio de Janeiro que deve ser compreendido não apenas em relação ao tempo presente, mas em sua (des)continuidade”. Disponível em: <http://direitourbanismo.wordpress.com/> Acesso em 12/12/13.

preliminarmente a aplicação do instrumento de OUC Porto Maravilha, embora já tivesse incluída no Plano Diretor do Município, Lei Complementar n.º 111/2011³⁶⁸, a normativa que estabelece os coeficientes de aproveitamento de terreno para a aplicação da outorga onerosa do direito de construir na AEIU do Porto do Rio de Janeiro³⁶⁹.

Além disso, há relatos no Dossiê Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro de que os cidadãos, quando convocados para audiências públicas como esta que relataremos a seguir, não sabem do que se trata a discussão e não têm a devida noção da profundidade das alterações que estão ocorrendo na zona portuária.³⁷⁰

No dia 21/06/11, foi realizada pela Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão (PRDC/RJ) uma audiência pública com a presença do Ministério Público e do Secretário de Habitação da Prefeitura do Rio, Jorge Bittar. Foram apresentados pelas comunidades vídeos e denúncias de truculência nas ações de remoções, queixas de falta de informações sobre os projetos, remoções e ameaças, indenizações insuficientes para ter o direito à moradia assegurado, reassentamentos a distâncias que chegam a 60 km do local de moradia, e desrespeito à Lei Orgânica do município e à Constituição Federal. O Secretário de Habitação admitiu que podem ter acontecido excessos e arbitrariedades por funcionários das prefeituras, mas não respondeu às denúncias (COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS, 2013, p.114).

A respeito dos eventos acadêmicos, foi organizado pela Câmara um seminário “Cidade em debate. O processo de crescimento urbano no Rio de Janeiro e suas consequências” nos dias 12 e 13 de dezembro de 2011. Na apresentação do evento, lê-se que seria feita uma retrospectiva do ano transcorrido e que seriam levantadas:

as metas e perspectivas para 2012 com relação ao crescimento urbano, investimentos públicos e privados, e os preparativos para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Além disso, questões sobre

³⁶⁸ Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>

³⁶⁹ As atas estão à disposição no *website* da Câmara dos Vereadores, Disponível em: <<http://www.camara.rj.gov.br/control.php?m1=legislacao&m2=plandircid&url=http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/indexplano.php>> Acesso em: 05/02/13.

³⁷⁰ COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro*. [Dossiê] Rio de Janeiro: maio de 2013, p. 8.

sustentabilidade, turismo e os impactos econômicos, sociais e ambientais que este crescimento gera³⁷¹ (Portal VGV, 08/12/2011).

A julgar pela composição das mesas que incluía economistas, executivos de esportes e políticos; pela participação de Eduardo Paes – Prefeito do Rio de Janeiro, Maria Silva Bastos Marques – presidente da Empresa Olímpica Municipal, Marcus Vinícius – do Comitê Olímpico Brasileiro, Zuenir Ventura – jornalista e Jaime Lerner – arquiteto; e ainda pelo local do evento, Sheraton Rio Hotel & Resort, nota-se que o público alvo não era a população atingida pelas operações urbanas e que o debate seria estabelecido entre as autoridades do setor (Jornal O Globo, 09/12/11, p. 29).

Sobre as oportunidades de debates, o Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro elaborou um dossiê a fim de mobilizar os movimentos populares, sindicatos, organizações da sociedade civil, defensores dos direitos humanos, cidadãos e cidadãs comprometidos com a justiça social e ambiental na luta por um “outro projeto olímpico, resultado do debate público e democrático, com a garantia de permanência de todas as comunidades e bairros populares situados nas áreas de intervenção em curso”³⁷².

No mesmo documento, o comitê denuncia que há muitas incertezas sobre a questão da moradia devido à falta de informações decorrente da estratégia de ações da prefeitura.

A informação é negada para limitar as possibilidades de denúncia e resistência, bem como de negociação e defesa de direitos das famílias. Os projetos não são apresentados e não há dados oficiais das famílias ameaçadas de remoção. O número de atingidos e os impactos sociais das intervenções não chegam ao debate público democrático, e os mais vulneráveis perdem o pouco que conquistaram na luta diária pelo acesso à cidade. Esta postura do poder público é, portanto, uma forma de violação de direitos e de pressão psicológica sobre populações vulneráveis (idem, p. 19).

Sobre as obras viárias, a construção da Transolímpica, por exemplo, também não indica o número total de famílias e de comunidades que estão em risco de remoção e as obras iniciam e param sem que haja maiores explicações à população (idem, p. 21). A falta de comunicação e de apresentação dos estudos de impacto

³⁷¹ O portal VGV, que divulga o evento, tem como *slogan* a expressão: “tudo sobre marketing imobiliário”. Maiores informações sobre a agenda do evento, Vide: <http://www.portalvgv.com.br/site/cidade-em-debate-o-processo-de-crescimento-do-rio-de-janeiro-e-suas-consequencias/> Acesso em: 05/02/13.

³⁷² COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro*. [Dossiê] Rio de Janeiro: maio de 2013, p. 8.

ambiental e de vizinhança, do projeto de urbanização, das justificativas para as remoções e das opções que a Prefeitura oferece aos moradores, impedem o debate.

O mesmo Comitê organizou uma consulta pública popular intitulada “Qual Maraca você quer?”³⁷³, a fim de dar espaço para a participação de qualquer pessoa, grupo ou entidade que queira se manifestar sobre a configuração e o modelo que seriam mais proveitosos para o Complexo do Maracanã e para a cidade³⁷⁴. Anota-se que o governo estadual também ignorou de forma autoritária as muitas manifestações e tentativas de diálogo por parte de grupos que se relacionam com as instalações do estádio e, por isso, a consulta popular pretende servir de registro das propostas da sociedade civil (idem, p. 63).

Ficou evidente nos dois casos referência que a divulgação dos projetos de reformas urbanas e dos conflitos por eles gerados é obrigatória para o estabelecimento de um diálogo entre as forças interessadas. O debate público de Gênova nos episódios aqui apresentados, apesar de ter conduzido a um confronto argumentado, mostrou-se insuficiente porque não foi, em nenhum momento, um evento deliberativo e ainda não apresentou qualquer eficácia jurídica. O mesmo aconteceu nos debates organizados pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas, cujo alcance é restringido pela Lei nº 105/09 – a mesma que institui o PROPAR-Rio – que prevê a participação popular apenas de maneira consultiva³⁷⁵.

Souza (2004) a define como forma de pseudoparticipação, uma vez que não há a exigência da incorporação ao projeto das demandas da população apresentadas nas audiências públicas. Percebeu-se, através de um contato mais próximo com alguns moradores, que a participação popular nas decisões quanto à forma de intervenção na região portuária foi ineficaz, principalmente no momento que precedeu a aprovação das leis da OUC, inexistindo discussões sobre as diretrizes do projeto urbano. A comissão genovesa, assim como o comitê carioca, limitou-se a tornar público um relatório final no qual apresenta as posições, os argumentos e as propostas surgidas durante o confronto.

³⁷³ Cf. *website* disponível em: <http://consulta.omaracaenosso.org.br/>

³⁷⁴ Registra-se que o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro está movendo ação civil pública que versa sobre a concessão à iniciativa privada do Estádio Mário Filho (Maracanã) e do Ginásio Gilberto Cardoso (Maracanãzinho) por um período de 35 anos. A ação está fundamentada no fato de que as intervenções previstas não são necessárias para a Copa do Mundo e podem até prejudicar a realização dos Jogos Olímpicos. Vide: http://publicacao.mprj.mp.br/copa_mundo/anexo01/index.html#1 Acesso em: 11/07/13.

³⁷⁵ Cf. art. 5º: “XIII – participação popular, mediante consulta pública.”

Outro ponto comum aos dois casos referência é o estímulo aos moradores e proprietários para a conservação e a restauração dos prédios, a fim de mobilizar a população no processo de intervenção urbana. Na Ligúria, desde 1987, estão previstos subsídios regionais para a restauração de habitação e de outras intervenções planejadas, conforme a Lei Regional nº 25/87³⁷⁶. Dos programas citados anteriormente, a sua maioria (*URBAN, CIV, PRUSST, Contratto di Quartiere*) conta com o apoio dos habitantes, conforme indica o *website* do *Urban Center*. Ainda, no início da década de 1990, verifica-se através de recortes de jornais italianos³⁷⁷ a discussão sobre esses incentivos, comparando casos como Lione (França) que renovou o seu centro histórico em apenas 20 anos apoiado na *Lei Malraux* (1983) que embasa o sistema de deduções fiscais destinado aos proprietários que fazem manutenção em seus edifícios. Gazzola (2003, p.81) lembra que as transformações genovesas da década de 1990 foram muito significativas e que as intervenções de “recostura”, saneamento e requalificação do espaço urbano acabaram por gerar um embelezamento que causa um desejo nos habitantes de investirem, por eles mesmos, na cidade.

No Rio de Janeiro, a prefeitura igualmente está concedendo benefícios fiscais e facilitando o pagamento de impostos em dívida ativa para proprietários ou moradores da região portuária. Para quem construiu, a prefeitura concedeu isenção de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) por dez anos para imóveis novos com o habite-se concedido até 31/12/12. Para os imóveis com importância histórica, cultural, ecológica ou de preservação paisagística e ambiental, a prefeitura se propôs a conceder o perdão de dívidas de IPTU, desde que o proprietário faça obras de restauração no imóvel, segundo a Cartilha Contribuinte Cidadão, do Porto Maravilha³⁷⁸ (PORTO MARAVILHA, 2011).

Sobre a questão dos equipamentos urbanos, os dois projetos de requalificação urbana lançaram mão de edifícios bastante sofisticados, tais como os museus – em Gênova, o *Museo del Mare* e no Rio de Janeiro, o MAR, Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã - e aquários – lá o *Acquario* e aqui o AquaRio; e a construção de esplanadas com restaurantes, quiosques e anfiteatro – lá, a *Piazza*

³⁷⁶ Disponível em: <<http://www.regione.liguria.it/argomenti/territorio-ambiente-e-infrastrutture/edilizia/citta-a-colori.html>>

³⁷⁷ Conforme verificado (dentre outras notícias) na entrevista com o arquiteto de Lione, Pierre Faure Brac, no *Jornal Il Secolo XIX*, 13/11/91, p. 7.

³⁷⁸ Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/detalheNoticia.aspx?id=d8b7a58e-5024-452e-b014-0a0c16efcdcd> Acesso em 15/04/12.

delle Feste e aqui o Píer Mauá. Além disso, nos dois casos é explorada a oportunidade da criação de mirantes – lá os mirantes do *Bigo* e da *Nave Italia*, aqui o mirante do MAR; e também a demolição das barreiras portuárias, permitindo o acesso ao mar. Ainda, tanto em Gênova, quanto no Rio de Janeiro constatou-se a discussão sobre a derrubada dos elevados que se desenvolvem ao longo da costa: lá, manteve-se a *Sopraelevata*, enquanto aqui, optou-se por derrubar parte da Perimetral.

Não é fácil "ler" uma cidade através das lentes da arquitetura. Especialmente se a arquitetura também tem como objetivo reconhecer os sinais da mudança social. O discurso torna-se ainda mais complexo quando se trata de Gênova, cidade que mais do que qualquer outra, talvez, por alguns anos é o espelho de uma metamorfose partida da crise da grande indústria pública, que agora se lança na busca de uma nova identidade econômica. Uma viagem cansativa e muitas vezes comovente que já espalhou muitos traços sobre seu tecido urbano³⁷⁹ (*Il Secolo XIX*, 05/02/92, p. 9, tradução nossa).

Para além do Projeto *Porto Antico*, disposta a partir de 1981 o *Matitone*³⁸⁰ de *San Benigno*, uma torre octogonal que agora faz parte de um complexo comercial realizado através de um acordo entre o Consórcio Autônomo do Porto e o *Consórcio San Benigno*, formado por um grupo de empreendedores privados. A propósito, o edifício já aparecia nas vistas dos projetos do *Porto Antico*, como podemos constatar na [Fig. 110]. Em 1984, depois dos trâmites burocráticos do Plano Particularizado, o projeto urbanístico conseguiu todas as necessárias aprovações e pôde ser iniciada a fase realizadora. A concepção original foi assinada pelos arquitetos americanos da *Skidmore, Owings & Merrill*, como já mencionado.

³⁷⁹ No original: "Non è facile 'leggere' una città con la lente dell'architettura. Soprattutto se per architettura intende anche cogliere i segni del cambiamento sociale. Il discorso diventa ancora più complesso se si parla di Genova, città che più di qualunque altra, forse, è da qualche anno lo specchio di una metamorfosi partita dalla crisi della grande industria pubblica che ora si spinge nella ricerca di una nuova identità economica. Un cammino faticoso e spesso lacerante che ha ormai sparso numerose tracce sul proprio tessuto urbano."

³⁸⁰ O prédio é popularmente assim chamado pela sua semelhança formal com um lápis. É válido acrescentar uma curiosidade sobre o fato de existir um projeto semelhante nas docklands, em Londres. O caso britânico, que também se sobressai na paisagem portuária foi construído sobre planta quadrangular enquanto que o caso italiano trata-se de planta octogonal.

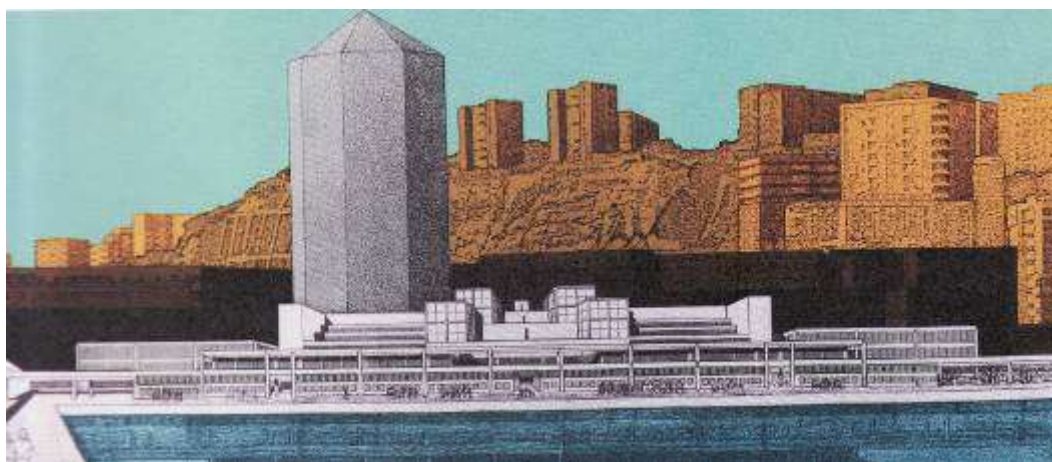


Fig. 110 Vista do Terminal de Barcas.

Fonte: Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991, p. 80.

O projeto incluiu seis "compartimentos" e inúmeras obras de urbanização sejam primárias ou secundárias [Fig. 111], dos quais cinco ao sul da *Via di Francia* (Compartimentos 1, 2, 3, 4 e 6) e um ao norte (Compartimento 5), cada um rebatizado posteriormente pelos promotores, com referência às características planivolumétricas dos diferentes projetos construtivos e, em particular, de suas "torres", com os nomes pelos quais são conhecidos hoje. O compartimento 3 previa dois sub compartimentos 3^a e 3B, ou seja, a torre do *World Trade Center* e a *Torre Shipping*. A implementação do plano começou com a "Torre do WTC", então a "Torre di Francia", a "Torre Nord" (próprio *Matitone*) [Fig. 112] e "Torri Piane". Foi continuada com "I Gemelli", cuja intervenção foi realizada em duas séries, e será concluída com o "Compartimento 2" agora em construção³⁸¹.



Fig. 111 Centro San Benigno – Matitone

Fonte: <http://www.centrosanbenigno.com/>

³⁸¹ Informações disponíveis em: <http://www.torrenord.com/> Acesso em: 25/07/2013.



Fig. 112 A esquerda, o *Matitone* e ao fundo a cortina de prédios do arco portuário.

Foto: Marlise S. Aguiar, 2012.

Trata-se do único projeto nesse porte concretizado na zona Norte de *San Benigno* e a *Torre Nord* constitui de fato o aspecto mais evidente da intervenção urbanística. A altura da torre, sua forma e a cobertura em formato de pirâmide revestida de cobre, suas faixas alternadas de granito cinza e esquadrias verdes destoam do conjunto de prédios do arco portuário.

O Rio de Janeiro também aumenta a verticalidade no seu *waterfront*. Aliás, aumenta a verticalidade desde a sua gênese, quando a ideia central da proposta vencedora constituía a criação de uma nova escala. O *Trump Towers Rio* [Fig. 113], conjunto de edifícios de escritórios com a marca bilionária do americano Donald Trump está sendo construído na zona portuária carioca. Serão cinco torres com 38 andares e 150 metros de altura, das quais duas estão sendo erguidas inicialmente e farão parte do “maior centro corporativo urbano”. A área construída poderá chegar a 322 mil metros quadrados. O centro será construído pelas incorporadoras Even (paulista) e MRP International (búlgara). Também são sócios o Grupo Salamanca que atua em gestão de riscos e a Caixa, que investe nos empreendimentos do Porto Maravilha (ESTADO DE S. PAULO, 19/12/12, s/p)³⁸².

³⁸² Informações disponíveis em: <http://www.trumptowersrio.com/pt-br/rio-tera-torres-com-a-marca-donald-trump/> Acesso em: 25/07/2013.



Fig. 113 Empreendimento Trump Towers Rio de Janeiro
 Fonte: <http://www.trumptowersrio.com/pt-br/#>

O Complexo Porto Olímpico consiste na construção da Vila da Mídia e da Vila de Árbitros, ambos com 11 mil metros quadrados, um centro de convenções de médio porte, com 50 mil metros quadrados, espaços para equipamentos olímpicos temporários e um hotel cinco estrelas integrado ao centro de convenções. Todas essas instalações serão construídas em terrenos cedidos pela União. João Pedro Backheuser conquistou a primeira posição e Roberto Aflalo (o mesmo arquiteto do Porto Maravilha Corporate) a segunda. Sobre este projetos, falamos no Capítulo 3.

O Porto Maravilha Corporate [Fig. 114] consiste em um complexo comercial de duas torres de escritórios – uma com 31 e outra com 36 pavimentos – que serão construídas pela Ribeiro Empreendimentos ocupando um terreno de oito mil metros quadrados na Zona Portuária carioca. O projeto da Aflalo & Gasparini atingirá uma altura de 150 metros e estará pronto em 2015. O Centro Empresarial Senado, as Torres Cariocas, o Porto Brasília e o Pátio da Marítima complementam o quadro de empreendimentos que estão verticalizando a Região Portuária do Rio de Janeiro.



Fig. 114 Empreendimento Porto Maravilha Corporate

Fonte: http://aflalogasperini.com.br/web/?page_id=742

A figura elaborada pelo Quilombo das Guerreiras [Fig. 115] reforça a situação agravante. A área tomada por esses projetos consiste no espaço de ocupação de cerca de 50 famílias que vêm sofrendo ameaças de despejo já há algum tempo. Segundo informação do grupo Chica da Silva, que presta assistência técnica às Ocupações Quilombo das Guerreiras (supracitada) e Zumbi dos Palmares, os moradores desses prédios – cuja localização é privilegiada para o projeto – estão sofrendo pressão de representantes da Prefeitura para serem remanejados para outras áreas. As famílias de baixíssima renda que vivem no prédio do Zumbi dos Palmares estão sendo “seduzidas” a aceitar as novas casas dos conjuntos habitacionais da Zona Oeste da cidade, ainda que não tenham clareza sobre as consequências de tal mudança.

No dia 18 de setembro de 2013 uma audiência conseguiu adiar em 120 dias a decisão sobre processo de reintegração de posse do prédio que pertencia à Companhia Docas. Segundo o *website* Coletivo Pela Moradia³⁸³, os moradores do Quilombo das Guerreiras e de outras comunidades a serem removidas propuseram um projeto de novas unidades de moradia que já foi aceito há quatro anos. Desde então, o grupo vem se encontrando e se organizando mensalmente, porém nada foi feito em termos de construção, processo atravancado pela burocracia estatal.

³⁸³ Trata-se de um blog que surgiu para denunciar as violações e prestar apoio e solidariedade à luta popular pelo direito à moradia. Disponível em: < <https://pelamoradia.wordpress.com/tag/ocupacao-quilombo-das-guerreiras/> >



Projeto Quilombo da Gamboa

(Rua da Gamboa, próx. nº 350)

Projeto que visa a construção de 142 unidades de moradia para reassentar famílias de baixa renda de três comunidades: Ocupação Quilombo das Guerreiras, Parque da Cidade e Central. Foi apresentado pela Central de Movimentos Populares e União Nacional de Moradia Popular ao Ministério da Cidades e aprovado, contando com a responsabilidade técnica da Fundação Bento Rubião e da Associação Chiq da Silva. Já tendo os terrenos, busca agora fugir da burocracia estatal para iniciar as obras em sistema de mutirão.

Ocupação Quilombo das Guerreiras



Se morar é um direito, ocupar é um dever!

Ocupação Quilombo das Guerreiras

(Av. Francisco Bicalho, 49)

Ocupação realizada em 2006 com cerca de 50 famílias. Organizada coletivamente pelos moradores/as, têm uma biblioteca, horta agroecológica, salas de reuniões e de festas. Realizam com apoiadores/as atividades político-pedagógicas com crianças e adolescentes, reforço escolar, educação de jovens e adultos, entre outras atividades. Receberam e recebem diversas atividades de outros grupos (encontros, reuniões, festas, oficinas), além de participarem ativamente em outros espaços de militância. Foi convidada e aceitou participar e organizar conjuntamente o Projeto Quilombo da Gamboa.

Fig. 115 Torres no entorno de Ocupações Quilombolas

Fonte: <http://pelamoradia.wordpress.com/>

Isto posto, nota-se que em Gênova a construção do complexo de arranha-céus nada teve a ver com a Expo'92. Já no Rio de Janeiro, essas torres que se destacarão no *skyline* da cidade foram incentivadas pela utilização de instrumentos jurídicos e urbanísticos implantados por ocasião da OUC Porto Maravilha. Além do fator agravante de desrespeitarem a arquitetura do local, por terem expressão ímpar,

dentro de padrões internacionais cujo porte monumental faz com que sejam avistadas por vários eixos visuais de chegada ao porto, sobretudo pelo mar, as torres não dialogam com a identidade da cidade.

Outra ligação que se verificou nos dois casos referência é o deslocamento dos terminais de contêineres de Voltri e Itaguaí³⁸⁴. Agora, mais do que nunca, o ofício portuário deve ser veloz e eficiente para tirar o máximo proveito do capital investido. O serviço feito junto ao navio deve ser completado em tempos breves e sem paradas imprevistas. Os *contêineres* devem permanecer parados o menor tempo possível. Logo, o porto-empório que armazenava e manipulava as mercadorias cedeu espaço ao porto de trânsito, com lugares de retrocais e, sobretudo, com estruturas que não podem atravessar os centros históricos das cidades. Pela crescente incompatibilidade³⁸⁵, o porto de trânsito passou a evitar a cidade e migrou para o longo da costa, em busca de nós ferroviários e rodoviários e, portanto, em posição descentralizada em relação ao centro urbano de que origina. São os casos dos portos de Voltri (ao oeste de Gênova), e também de Itaguaí (zona oeste do Rio de Janeiro), que foram instalados para receber atividades não mais comportadas no *Porto Vecchio* e no Porto do Rio de Janeiro [Fig. 116] e [Fig. 117].

³⁸⁴ Em linhas gerais, a problemática das zonas portuárias começou a se desenvolver em tempos marcados pelos bombardeios da Segunda Guerra Mundial (onde a Europa foi o principal continente atingido) o que implicou no não funcionamento de grande parte das estruturas portuárias que ficaram inutilizadas durante anos. A *containerização*, a partir do fim dos anos 1960, otimizou as tarefas portuárias ao mesmo tempo em que diminuiu o espaço de estocagem a bordo dos navios, reduzindo a incidência do frete marítimo por tonelada de mercadoria transportada e dispensando maiores usos de mão de obra nas operações de embarque e desembarque. A mudança no sistema de transporte de cargas, do marítimo para o rodoviário, ocasionou a perda de muitos postos de trabalho direta e indiretamente, em atividades coligadas. Estima-se que a cada trabalhador empregado diretamente no porto, outros quatro trabalhadores são ocupados em atividades coligadas (CAPOCACCIA, 1991, p.18). Portanto, a relação entre a mudança no sistema de transporte de cargas e a exploração do capital acabou por ocasionar alteração na apropriação do tempo, o que culminou na transformação das atividades portuárias.

³⁸⁵ Os resíduos líquidos (óleos minerais e produtos químicos e alimentares) impõem sérios riscos ambientais ao mesmo tempo em que exigem amplos espaços abertos para estocagem; as altas taxas de poluição atmosférica e acústica não são compatíveis com estruturas urbanas e também necessitam de grandes áreas e de escassa ocupação (CAPOCACCIA, 1991, p.18).



Fig. 116 Localização dos portos de Voltri, Sampierdarena e Porto Antico.

Fonte: <https://maps.google.com.br/>

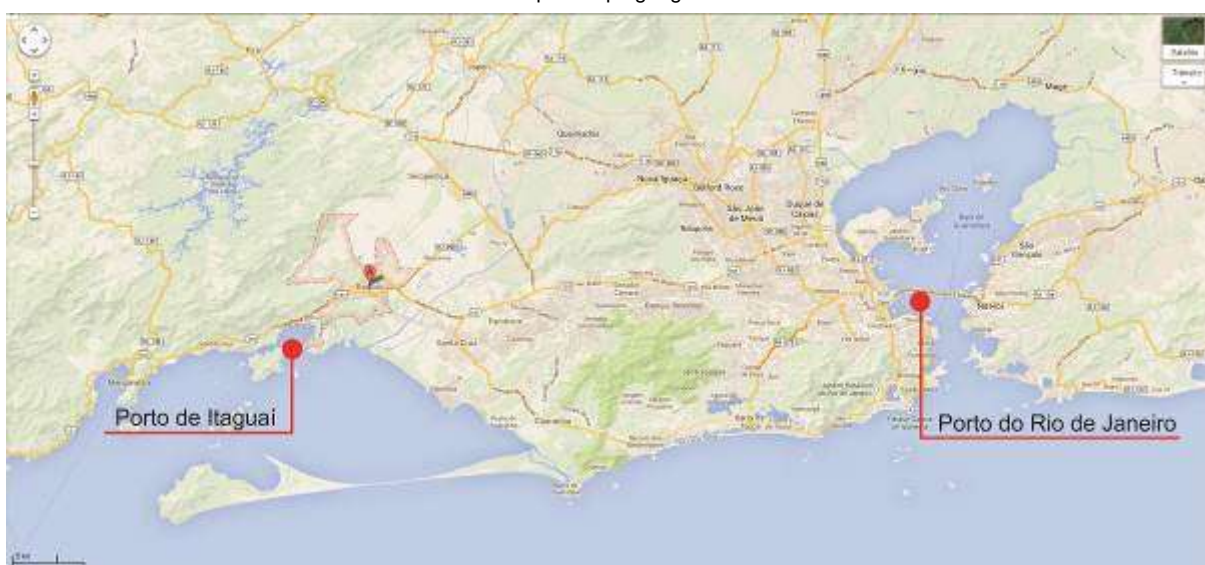


Fig. 117 Localização dos portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro.

Fonte: <https://maps.google.com.br/>

O Porto de Gênova (cujá jurisdição da *Autorità Portuale* inclui ainda o *Porto Antico*, o *Porto de Sampierdarena* com o seu polo industrial de *Cornigliano* e o Porto de *Voltri*) envolve atualmente cerca de 37 mil funcionários direta ou indiretamente.³⁸⁶ Considerando-se a população total de mais de 850 mil pessoas, este dado é bastante significativo e comprova o valor que a atividade possui para os seus habitantes. Os estudos apresentados pela *Autorità Portuale* comprovam ainda as relações mais significativas para o porto de Gênova nos anos entre 2000 e 2011: na listagem do tráfego de contêineres [Fig. 118] e de mercadorias convencionais [Fig.

³⁸⁶ Dados Urbistat, 2011. Disponível em: <<http://www.urbistat.it/adminstat/it/it/demografia/dati-sintesi/genova/10/3>> Acesso 22 de novembro de 2013.

119], a Itália ocupa posição de destaque. E dentro deste contexto, Gênova é responsável por cerca de 19,3% do total correspondente aos portos italianos³⁸⁷.

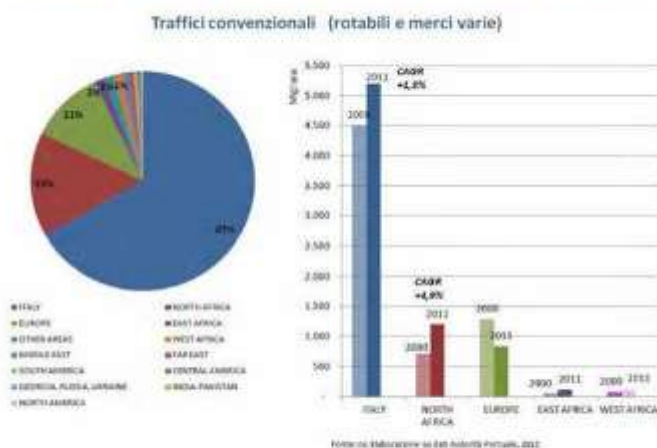
Il commercio internazionale Le "relazioni" più significative per il porto di Genova, 2000-2011



➤ Tali tendenze macro-economiche e del commercio internazionale trovano conferma nell'evoluzione del peso delle macro-regioni servite dal porto di Genova, con effetti differenti in base al tipo di traffico e alla merceologia

Fig. 118 Comércio internacional de Tráfego de Contêineres.

Il commercio internazionale Le "relazioni" più significative per il porto di Genova, 2000-2011



➤ Tali tendenze macro-economiche e del commercio internazionale trovano conferma nell'evoluzione del peso delle macro-regioni servite dal porto di Genova, con effetti differenti in base al tipo di traffico e alla merceologia

Fig. 119 Comércio internacional de Tráfego Convencional.

Fonte: AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

< http://www.porto.genova.it/images/stories/documenti/presentazione-prp_tavolo-tematico_comune.pdf >

³⁸⁷ AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA. *Nuovo Piano Regolatore Portuale*. Genova: s/ed., 2012. Disponibile em: <http://www.porto.genova.it/images/stories/documenti/presentazione-prp_tavolo-tematico_comune.pdf> Accesso 22 de novembro de 2013.

Nesta conjuntura, o Porto de Voltri tomou grande importância regional não somente pela sua extensão mas também por consentir o acostamento de navios de grandes dimensões³⁸⁸. Seus 6 módulos (distribuídos em um total de 1.700m de comprimento) servem navios com largura maiores a 32m, limite da transitabilidade do Canal do Panamá. O terminal possui um parque ferroviário interno que leva diretamente à *Rete Ferroviaria Italiana*³⁸⁹ os contêineres que atravessam os portões construídos na zona oeste, consentindo a movimentação de mais de 1 milhão de *Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)*³⁹⁰. O *District Park*, na parte adjacente à terra firme, é a área onde a mercadoria é manipulada³⁹¹.

O novo Plano Regulador Portuário, cujos estudos foram concluídos em agosto de 2012, tem entre seus objetivos reforçar a importância de integração do território na rede internacional, proporcionando o aumento da competitividade, e potencializando a capacidade produtiva e a sustentabilidade ambiental. Nesta busca de “criação de valor territorial”³⁹² o terminal de Voltri ganha destaque e surgem novos projetos de avanço e prolongamento da sua atual bacia, além da previsão de um novo ponto de barcas nas áreas do *Ponente*. O objetivo é adequá-lo às novas exigências de navegação em termos de profundidade, melhorando a acessibilidade da bacia portuária através da abertura ao leste das obras de proteção e à consequente adequação do tamanho das mesmas. Este cenário incrementará a área de uso portuário, comercial e industrial³⁹³.

No Rio de Janeiro, os projetos para o Porto de Sepetiba³⁹⁴ datam da década de 1970 (apenas alguns anos mais tarde do que os estudos do Porto de Voltri), tendo sido iniciada sua obra de construção em 1976, com o primeiro objetivo de

³⁸⁸ Cf. AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA. *Scenario a Lungo Termine “Voltri Isola”*. [mapa] Genova: s/ed., 2012. Disponível em: <<http://www.porto.genova.it/index.php/it/il-porto-di-genova/il-porto-domani/la-pianificazione/il-nuovo-prp>> Acesso 22 de janeiro de 2014.

³⁸⁹ Rede Ferroviária Italiana – RFI

³⁹⁰ Unidade equivalente a 20 Pés é uma medida standard utilizada para calcular o volume de um contentor. Um TEU representa a capacidade de carga de um contentor marítimo normal, de 20 pés de comprimento, por 8 de largura e 8 de altura. MAERSK LINE. *Maersk Line Equipment guide*. Disponível em: <http://my.maerskline.com/globalfile/?path=/pdf/containerDimensions> Acesso 23 janeiro de 2014.

³⁹¹ *L’Invenzione del Porto. Dall’anno zero a oggi*. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.

³⁹² Expressão extraída e traduzida das linhas guias para o novo PRP.

³⁹³ Vide: AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA. *Nuovo Piano Regolatore Portuale*. Genova: s/ed., 2012. Disponível em: <http://www.porto.genova.it/images/stories/documenti/presentazione-prp_tavolo-tematico_comune.pdf> Acesso 22 de novembro de 2013.

³⁹⁴ Inicialmente o porto era chamado de Porto de Sepetiba, por conta da Baía onde se situa, o que causava confusão com o nome de um bairro da cidade do Rio de Janeiro. Em 2005 seu nome foi definitivamente alterado para Porto de Itaguaí, segundo Lei nº 11.200 (24/11/05).

importar carvão para o complexo de Volta Redonda³⁹⁵. Já na década de 1980, falava-se de um Complexo Portuário Industrial de Sepetiba, no qual estava também prevista a criação do Polo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (PETRORIO), da Zona de Processamento de Exportações (ZPE) e a segunda unidade da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Em 1990, finalmente, o plano de expansão foi concluído e sua capacidade operacional aumentada³⁹⁶ (MULS, 2004, p. 167).

Em 1993 esse porto foi beneficiado pelas determinações da Lei nº 8.630 (Lei de Modernização Portuária) que formou um novo marco institucional para o desenvolvimento portuário no país uma vez que, entre outras coisas, introduziu operadores privados no transporte de cargas de terceiros (abrindo caminho para a privatização); transformou a Companhia Docas em autoridade portuária ao mesmo tempo em que criou o Conselho de Autoridade Portuária (CAP); e estabeleceu o Órgão Gestor da Mão-de-Obra (OGMO), destinado a administrar o fornecimento de mão-de-obra, antes em poder dos sindicatos (idem, p. 287).

Outro fator que incentivou o seu desenvolvimento é contemplação, por parte do Plano Brasil em Ação, do Projeto de Ampliação e Modernização do Porto de Sepetiba, que consistia na realização de infraestrutura básica de dois terminais de uso múltiplo, além da dragagem do canal de acesso e o aterramento de uma área de aproximadamente 245 mil metros quadrados. Como resultado da análise de três projetos de consultoria³⁹⁷ desenvolvidos nos anos entre 1995 e 1998 concluiu-se que o Porto de Sepetiba possuiria as melhores condições, entre os principais portos da região Sul/Sudeste, de ser transformado em um porto concentrador, tanto em termos de capacidade quanto de impacto ambiental. Por concentrador entende-se o *Hub port*, ou seja, um porto especializado em contêineres e com enorme capacidade operacional³⁹⁸ (idem, p. 288).

³⁹⁵ O Decreto Federal 77.089 de 1976 estabeleceu o Porto de Sepetiba e desapropriou 1.040 hectares. Fonte: Câmara Legislativa. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-77089-27-janeiro-1976-425563-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em 15 de outubro de 2013.

³⁹⁶ Entretanto, segundo Muls, alguns desses projetos não chegaram a ser realizados.

³⁹⁷ Segundo Muls, a primeira consultoria foi efetuada pela Mackinsey, que resultou em um relatório denominado “Fortalecendo o Desenvolvimento do Rio de Janeiro e o Sistema Portuário do Brasil através do Porto de Sepetiba”, apresentado em junho de 1995. O segundo relatório resultou no “Plano Estratégico de Desenvolvimento do Complexo Portuário de Sepetiba”, documento realizado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, através da Fundação Tecnológica (COPPETEC). Por fim, a companhia americana Bechtel International Inc. realizou um estudo onde concluiu que as boas condições de concentrar o terminal de *contêineres* (MULS, 2004, p. 288).

³⁹⁸ Sobre o assunto, vide: COCCO, G. *O Porto de Sepetiba: cenários, impactos e perspectivas*. Rio de Janeiro: Relatório Global do Projeto Interinstitucional LABTEC/UFRJ, 1999.

É em 1998 que se concede à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) o direito de exploração das infraestruturas do Porto de Sepetiba, recentemente construídas. O quadro de mudança do marco regulatório da gestão dessas infraestruturas e de privatização operacional portuária é completado pelo leilão do terminal de contêineres, ocorrido no mesmo ano. Foi então que se criou a expectativa de que o Porto de Itaguaí pudesse absorver as funções de um porto concentrador (pois a sua retroárea oferece todas as condições para isso) e mais uma vez se compara a experiência brasileira com a catalã. Nas palavras de Muls (2008, p.172),

nas experiências internacionais em que se fez algo similar [assumir as funções de um porto concentrador] foi buscado como estratégia deliberada – talvez o caso mais conhecido seja o de Barcelona – optou-se pela criação de um distrito logístico (ou uma ZAL). A retroárea do Porto de Itaguaí oferece todas as condições para isso.

A importância do Porto de Sepetiba se dá ainda pela recente evolução econômica e também pela ocupação desencadeada pelo anúncio de projetos de implantação de inúmeros distritos industriais na região, embora, segundo Muls (2004, p. 172), esses mesmos projetos tenham cedido à falta de perspectiva de crescimento da economia brasileira e ao esvaziamento econômico da região Centro-Sul Fluminense. Atualmente, este porto, juntamente com os portos de Niterói, Angra e do Rio de Janeiro se encontram sob concessão da Companhia Docas do Rio de Janeiro. Os mais novos interesses sobre a área visam, entre outras coisas, qualificar, prover e facilitar as operações existentes, reconhecendo as vocações operacionais do porto e o disciplinamento das áreas e instalações portuárias (TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. vi).

Juntamente com as zonas portuárias, presenciamos a degradação de centros históricos das cidades marítimas que em geral se alimentam das relações comerciais com os próprios portos. De forma simplificada, estas relações foram prejudicadas ao longo dos dois últimos séculos pelas barreiras alfandegárias de fiscalização criadas que impediam a livre circulação de pessoas nesses espaços e pela expansão da cidade em direção às periferias que diminuiu a pressão sobre os confins do porto. Outro fator agravante para a degradação do centro histórico foi a sua separação da zona portuária a partir do momento em que esta última constituiu-se como estrutura especializada, lugar de trabalho reservado aos funcionários e área externa alfandegária controlada pelos corpos de polícia. Logo, os centros

históricos das cidades marítimas que faziam do porto a razão de sua própria riqueza, declinaram inexoravelmente.

No caso específico de Gênova, as ferrovias do século 19 dão um golpe final à decadência do centro histórico, isolando-o da área em expansão da cidade ao traçar binários ao longo da costa e criando um obstáculo físico, transponível em apenas alguns pontos, nas passagens de nível e nos túneis [Fig. 120]. No Rio de Janeiro, essas rupturas são ainda mais ocorrentes, se olharmos o mapa com as principais vias e com o traçado das linhas ferroviárias que interrompe repetidamente o traçado da cidade [Fig. 121].

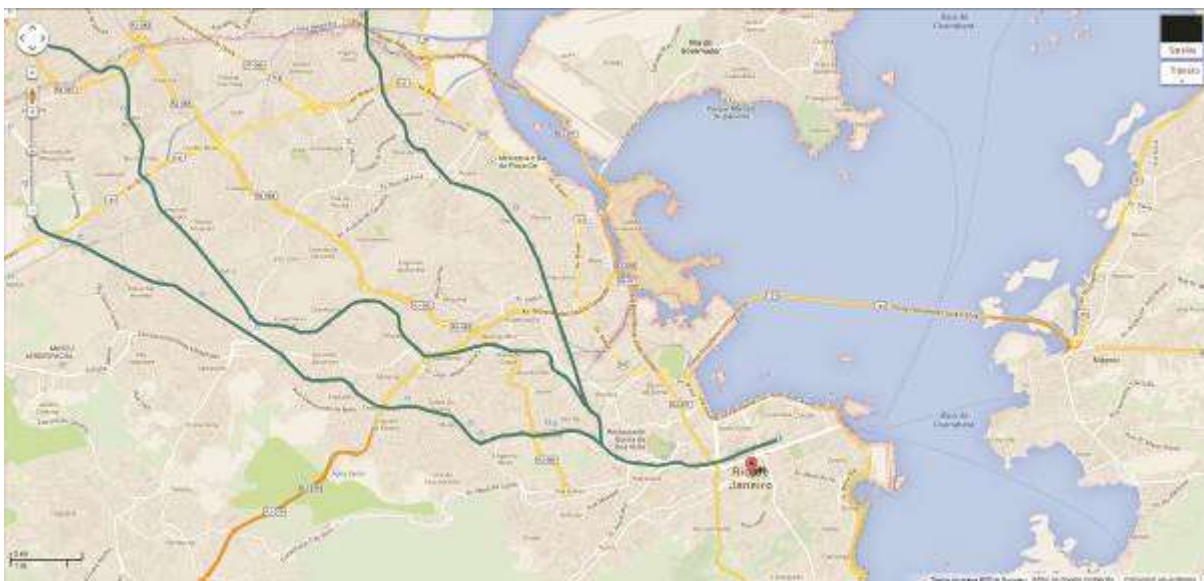
Em ambos os casos, a existência dos armazéns construídos no interior da área portuária impedia (e, no caso do Rio de Janeiro, ainda impede) a vista do espelho d'água e também contribuía para que o porto desenvolvesse vida paralela, tendo às vezes, como nos acrescenta Gabrielli sobre a cidade genovesa, “mais canais de intercâmbio com outros portos do que com a própria cidade” (GABRIELLI, 1992, p. 38).



■ Estrada Gênova-Roma ■ Linhas Ferroviárias

Fig. 120 Traçado das linhas férreas e das principais estradas de Gênova. Desenho nosso sobre mapa do Google.

Fonte: <https://maps.google.com.br/>



■ Linhas Ferroviárias

Fig. 121 Traçado das linhas ferroviárias e das principais estradas do Rio de Janeiro. Desenho nosso sobre mapa do Google.

Desenho nosso sobre mapa do Google.

Fonte: <<https://maps.google.com.br/>>

Em Gênova, por volta de 1970, o *waterfront* era cravejado de armazéns abandonados em situação perigosa e que faziam conjunto com os prédios do centro histórico que se encontravam nas mesmas condições de degradação [Fig. 122] a [Fig. 124].



Fig. 122 Centro Histórico de Gênova



Fig. 124 Armazéns do Porto no pós guerra.



Fig. 123 Centro Histórico de Gênova. Ao fundo, *Capo di Faro*.

Fonte: FONDAZIONE ANSALDO, 1948.

O descontentamento urbano era geral. Arantes nos lembra do cenário das cidades americanas, invadidas por manifestações pelos direitos civis sendo que boa parte da insatisfação girava em torno dos projetos "modernos" de habitação e renovação dos equipamentos funcionais típicos, agora ameaçados por distúrbios que estavam se tornando endêmicos. Ainda segundo a autora (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012, p. 22), foi quando, no início dos anos 1970, toda essa

movimentação acabou sendo "capturada por forças bem diferentes e empregada para fins bem distintos". Isto é, após a ruína de um projeto de época, seguiu-se uma política urbana dedicada quase que exclusivamente ao ressurgimento econômico, em detrimento das questões sociais.

Nesse viés, surgiu o "Caso Barcelona", que chama o nosso interesse por ter se tornado um modelo (e nasceu mesmo com essa pretensão) adotado por boa parte dos projetos de intervenção urbana desenvolvidos posteriormente. Andreatta (2010, p. 66) lembra que as transformações ocorridas ao longo dos seus 40 km de frente marítima se deram pelo fortalecimento do setor terciário, em especial o turismo, inclusive no que se refere à criação da "plataforma de gestão da 'marca' da cidade em termos de marketing". Nas palavras da autora (idem, p. 65),

[...] "Barcelona colheu, com mérito, bons frutos ao restabelecer e fortalecer a relação porto-cidade. Com sua experiência, passou a nortear processos de revitalização com outras grandes metrópoles, emprestando a elas um certo ímpeto urbanístico claramente refletido, nos últimos trinta anos, em suas obras olímpicas, nas 'rondas' ou autopistas integradas na cidade, na renovação do centro antigo, na recuperação da sua frente marítima e, claro, do Port Vell".

As declarações de Joseph Munné Costa, presidente do Porto Autônomo de Barcelona o definem como "o projeto mais ambicioso de reestruturação portuária nunca realizado na Europa até hoje". Neste momento é essencial apresentar uma análise sublinhando que tanto Andreatta quanto Costa promovem o discurso oficial quando, na verdade, são sabidas as diversas críticas fundamentadas ao projeto.

O caso genovês sofreu influência do modelo catalão, ainda que seus projetos tenham sido desenvolvidos na mesma época, como constatamos nas notícias de jornais³⁹⁹. O Rio de Janeiro também se comparou a Barcelona. No *website* do Porto Maravilha há várias referências sobre o caso Barcelona, colocando ao seu lado outras cidades tais como Gênova, Lisboa, Londres, Bilbao, Amsterdam, Nova York e, claro, o Rio de Janeiro⁴⁰⁰.

³⁹⁹ Cf. notícia do Jornal *Il Secolo XI*, de 20/10/91. Como muda a velha escala de Barcelona em vista do "Cinquecento". ALBERTO ROSSELLI "O Porto Autônomo de Barcelona se renova completamente em vista do cinquentenário "colombiano" e das Olimpíadas de 92, o duplo compromisso histórico destinado a relançar a imagem da cidade e da escala catalã no mundo. Recém passaram cinco anos de quando o Porto Autônomo de Barcelona empreendeu, com a colaboração do governo, da região catalã e dos principais bancos e empresas locais e nacionais, a vasta operação de reestruturação de todo porto e hoje os autores do projeto não podem outra coisa além de declarar-se satisfeitos."

⁴⁰⁰ São elas, por exemplo: PORTO MARAVILHA. *Revitalizações Portuárias no Mundo. A transformação das cidades e a incorporação de novos conceitos*. Rio de Janeiro, s/d. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/impressao/curso/apres.pdf>> Acesso 17/01/14.

5 DIMENSÕES MATERIAIS E SIMBÓLICAS. CONEXÕES TEÓRICO CONCEITUAIS, A PAISAGEM E O PATRIMÔNIO EM ZONAS PORTUÁRIAS

No quinto capítulo é costurada a relação possível entre os desdobramentos decorrentes da implantação dessas intervenções urbanas ocasionadas pelos projetos *Porto Antico* e *Porto Maravilha* na perspectiva de retomar e aprofundar as dimensões materiais e simbólicas, que despontam ao longo da tese. Este capítulo é dividido em 3 grandes momentos.

No primeiro momento, retoma-se o caminho percorrido até aqui para interpretar e discutir a lógica sobre a qual se apoia a “reconstrução” destes espaços de frentes d’água cujo papel econômico reflete-se nas novas iniciativas da sua gestão. É evidente que as políticas públicas privilegiam o fortalecimento do setor econômico e colocam em primeiro plano a renovação urbana como meio de contrapor a decadência econômica. Em desvantagem entram as demais ações governamentais que deveriam garantir direitos de cidadania. O espaço urbano enquanto palco das disputas sociais torna-se resultante de arranjos econômicos e políticos (com novas formatações jurídico burocráticas), onde se verifica um desequilíbrio entre o poder público e privado.

No segundo momento discute-se a forma como se dá a utilização de valores, significados e símbolos para a legitimação desses megaprojetos. A percepção e a compreensão dos valores estão diretamente ligadas aos elementos - objetos arquitetônicos, naturais, marcos ou monumentos – e é a partir desses elementos que se constrói representações, reconhecimentos e alteridades para uma determinada comunidade. Nesse momento, analisa-se os valores percebidos em cada caso referência a fim de apreender como cada cidade documenta, testemunha e manipula sua história. Focaliza-se a paisagem na perspectiva de seus significados (COSGROVE) e seu relevante papel de ser fruto da relação entre o intelecto e os sentidos.

No terceiro momento aprofunda-se a análise sobre os conceitos de *paisagem* e *patrimônio*, promovendo uma discussão em relação à abordagem da primeira pelo

segundo. Considera-se a *paisagem* como um conceito de múltiplos significados porque engloba além da sua forma material - resultante da ação humana transformando a natureza - a forma simbólica, impregnada de valores. Patrimônio possui igualmente diversas acepções se considerarmos sua trajetória desde 1937, quando foi introduzido o conceito no país. Entretanto, a insuficiência das práticas de salvaguarda do patrimônio na década de 1990 fortaleceu a ideia de que não é mais aceitável uma doutrina de conservação estática e diante desses conflitos, é evidente a necessidade de que o conceito de *patrimônio* seja arejado e renovado pelo conceito de *paisagem*.

5.1 REQUALIFICAÇÃO DE ZONAS PORTUÁRIAS. IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA E SEUS DESDOBRAMENTOS.

Retomando o caminho percorrido no capítulo anterior, o novo contexto econômico de gestão e realização de riquezas experimentado pelo capitalismo configura novos enfoques urbanos e novas formas de apropriação do espaço que valorizam as frentes marítimas a partir da tendência à ações e projetos de grande impacto calcados no discurso de especialistas sobre a reaproximação dos centros urbanos com a água dentro da ótica construída de crescimento “sustentável”⁴⁰¹.

Barata (1996) concorda que a reestruturação dos antigos portos se integrou aos movimentos ligados à reabilitação dos centros históricos, ao processo de reorganização da economia urbana orientada para os serviços, à melhoria das condições ambientais e à despoluição das águas e da atmosfera. Evidentemente, a realização de feiras e outros eventos mundiais são fatores estimulantes para reformas urbanas verificadas até mesmo em séculos anteriores, como foi o caso da própria Exposição Ítalo-americana para o quarto centenário Colombiano, em Gênova (1892), da Exposição Nacional Comemorativa do Centenário da Abertura dos Portos, no Rio de Janeiro (1908) e das feiras de Paris (1889) e Chicago (1893) (BEMPORAD, 1991, p.30).

Em uma conjuntura em que se preza pela diminuição das distâncias e das barreiras e se valoriza cada vez mais a integração, as áreas portuárias ganham

⁴⁰¹ Embora o conceito “sustentável” somente tangencie esta pesquisa, é importante mencionar que o termo é questionável pois vem corroborar para o fortalecimento da economia de mercado a partir do momento em que não visa a sustentabilidade sócio ambiental, mas a do lucro através do consumo.

importância estratégica, desenvolvendo novas competências e despontando como localizações de grande potencial para investimentos. Evidenciam-se ainda por suas qualidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias. Nos últimos anos, a “reciclagem” dessas áreas adquiriu conotação internacional, tornando-se um fenômeno mundial, no qual as cidades reivindicam suas fronteiras aquáticas. As descobertas dos recursos de *waterfront* rompem com as barreiras entre o porto e a cidade, formando novas paisagens na borda aquática. Nos projetos de requalificação de zonas costeiras, a associação histórica entre a cidade e a água geralmente é utilizada como cenário, impulsionando o setor econômico e social, representado pelo turismo de recreação, cultura, compras e negócios.

Os projetos urbanos em zonas portuárias atualmente demonstram que a reabilitação dos *waterfronts* é uma “guia” chave para interpretar a lógica sobre a qual se apoia a “reconstrução” destes espaços cujo papel econômico reflete-se nas novas iniciativas da sua gestão. Essa revalorização de que se falou é uma resposta ao quadro de crise e se dá segundo o que denomina Harvey (2005a) “empresariamento” urbano (outra expressão para o que Arantes chama de “Cidade-Empresa”). Uma nova forma de ver, pensar e administrar as cidades, buscando adequá-las às oportunidades oferecidas pela atual dinâmica de acumulação caracterizada pela seletividade de investimentos. Em uma complexa gama de coalizões sociopolíticas, o governo encarna um dos principais agentes do conjunto de forças que passam a lidar com a cidade, adaptando suas feições e sua estrutura espacial e social a essa realidade de capitalismo globalizado, seletivo e excludente⁴⁰².

As políticas públicas privilegiam o fortalecimento do setor econômico e colocam em primeiro plano a renovação urbana como meio de contrapor a decadência econômica em detrimento das demais ações governamentais que deveriam garantir direitos de cidadania, assegurados pela Constituição ou que se afirmam graças ao reconhecimento por parte da sociedade e/ou pelos poderes públicos enquanto novos direitos das pessoas, comunidades, coisas ou outros bens materiais ou imateriais.

⁴⁰² Seletivo e excludente no sentido de que não são todas as classes sociais que participam ativamente dessa economia sendo, algumas delas, vítimas de grandes problemas urbanos entre eles gentrificação, exclusão social e segregação urbana.

No ambiente de disputa pelos investimentos instaura-se a verdadeira guerra a favor da lógica do capital e é possível identificar um conjunto de orientações que passam a compor as ações de diversos administradores dentre as quais se destacam a formação de parcerias público-privadas; implementação de novos instrumentos e instituições voltados para o governo urbano; a desregulamentação e/ou flexibilização do aparato legal da cidade e a redução da escala de intervenção/gestão urbana, por meio de projetos de grande impacto no espaço construído das cidades.

Os grandes projetos de intervenção urbana constituem hoje uma das expressões mais difundidas de estratégias urbanas de requalificação de áreas em busca de crescimento econômico e de competitividade mediante o incremento do turismo e de novos investimentos (SWYNGEDOUW; MOULAERT; RODRIGUEZ, 2002). Apresentado como alternativa ao modelo normativo, diretivo e rígido do zoneamento e do Plano Diretor, o planejamento por projeto é propugnado como estratégia apta a estimular o desenvolvimento e a articular o tecido da cidade (SÀNCHEZ; VAINER, 2003).

Assim sendo, com base na tendência mundial do “urbanismo estratégico”, esse modelo de gestão por projetos dá prioridade às intervenções localizadas, pontuais, que possam entranhar efeitos “positivos” para a cidade, em contraponto aos modelos inscritos num planejamento tido como mais “tradicional” e “regulador” (FERNANDEZ VILAN, 1999).

A viabilização de tal modelo está associada à efetivação das “parcerias público-privadas”, muitas vezes justificadas pelos seus promotores, como necessárias, frente à dinâmica lenta do setor público. Segundo os referidos promotores, as formatações – ditas inovadoras – das tais parcerias também buscam: 1) implementar meios de obter financiamento para as obras, em face da crise fiscal e da escassez de recursos públicos; 2) escapar dos regulamentos e/ou impedimentos (burocrático-administrativos e temporais, por exemplo) da máquina pública; e 3) facilitar a confecção de novas formatações jurídico burocrático administrativas e financeiras para a execução dos projetos (SÀNCHEZ; VAINER, 2005, p.4).

Enfim, novos arranjos econômicos e políticos, combinados e potencializados pelos atores que entram em cena na política urbana, redefinem as relações entre o capital imobiliário e financeiro e o Estado. Análises recentes de operações urbanas já realizadas mostram que o maior ônus acaba recaindo na prefeitura, tanto no que

se refere a um importante investimento inicial quanto no longo prazo, como exemplifica Fix (2001) para o caso de São Paulo. Assim, o princípio básico da distribuição de responsabilidades e custos entre setor público e setor privado fica comprometido, e o investimento acaba por privilegiar obras concentradas de renda não “prioritárias”, localizadas em áreas de interesse de expansão do capital imobiliário, em detrimento de outros investimentos em regiões da cidade menos privilegiadas.

Também das parcerias público-privadas, enquanto condição principal de realização do projeto, decorre notável flexibilização do programa básico que vai sendo alterado ao longo do processo. Percebe-se que à medida que vão sendo agregados os agentes interessados no projeto vão sendo definidas as obras temáticas bem como a dimensão das mesmas, também móvel com relação à concepção original⁴⁰³.

Em suma, as zonas portuárias se abrem para um amplo debate ainda inesgotado como objeto de estudo, devido à sua importância também para o cenário regional e internacional. A recuperação da utilização de portos não só pode representar significativa melhoria como também constituir uma das intervenções urbanas mais importantes da atualidade, considerando sua modalidade de gestão e seu real impacto, especialmente pelos danos que pode causar.

Trata-se de um processo que se generalizou nas áreas urbanas norte-americanas e que se difundiu pela Europa e pela Ásia e consiste na progressiva renovação das antigas áreas industriais e comerciais portuárias abandonadas transformando-as em espaços de serviços, habitação, áreas de lazer e equipamentos (HOYLE; PINDER, 1992). Nos Estados Unidos, as cidades pioneiras foram Baltimore e Boston, que foram seguidas pelas canadenses Toronto e Montreal (com projetos semelhantes) e, só mais tarde, nos anos 80, se implantou em Londres o conhecido projeto *Docklands*. A partir dessas experiências, podemos constatar

⁴⁰³ Um grave exemplo é o que recentemente viu-se na notícia da votação da Medida Provisória 521/10 que tenta, a partir de uma emenda, flexibilizar as normas de licitações para as obras de infraestrutura dos eventos esportivos que o país vai sediar nos próximos anos. O parecer de Jandira Feghali ressaltou que a emenda confere ao poder público a opção de adotar um modelo (Regime Diferenciado de Contratações) que dá mais celebridade à execução das obras. Em poucas palavras, o modelo responsabiliza somente uma empresa por todo empreendimento e estabelece dispensa de apresentação de projeto básico e executivo para esses casos. A íntegra da proposta pode ser consultada em <http://www.camara.gov.br/internet/sileg/Prop_Detalhe.asp?id=490387>. Maiores informações podem ser colhidas no site: <<http://www2.camara.gov.br/agencia/noticias/ADMINISTRACAO-PUBLICA/196529-CONFIRA-AS-PRINCIPAIS-SUGESTOES-DE-MUDANCAS-NAS-LICITACOES.html>>

que esse modelo de renovação urbana contemporâneo distancia-se tanto dos projetos avassaladores - como a Reforma Pereira Passos no Rio de Janeiro do início do século 20 - quanto das atitudes exageradamente conservacionistas - que proíbem qualquer intervenção nos espaços de valor e interesse culturais⁴⁰⁴.

Esta situação de abandono pela qual passaram ou ainda passam as zonas portuárias no mundo todo, bem como a intenção de elaborar planos de requalificação escondem uma série de decisões sociais e políticas que fazem parte de um jogo de forças ali travado. Isto é, a ausência da intervenção da “mão de ferro” do governo em determinadas áreas pode ser dada por diversas razões tais como o resultado de ações governamentais que privilegiam outros locais ou mesmo outros feixes das políticas públicas, que não as políticas urbanas. Neste sentido, é importante mencionarmos uma referência carioca.

Cabe se perguntar por que o Porto não foi priorizado nas políticas de valorização de frentes marítimas que, aqui no Rio de Janeiro, datam de algumas décadas anteriores? Costa (1997) bem nos adverte sobre as iniciativas voltadas para o estabelecimento do aterro do Flamengo já na década de 1950. Uma das justificativas que nos ocorre, para além da falta de interesse político, é a então ausência das conjunturas atuais, descritas no Capítulo 4.

Entende-se ainda que as políticas públicas ganharam novos significados a partir do momento em que as funções do Estado se alteraram. Angela Penalva Santos vem confirmar a teoria de que a principal mudança nas funções do Estado começou pela descentralização do poder e recorrentes privatizações, passando pela gestão privada de serviços de utilidade pública, o que impossibilita, por exemplo, promover políticas de superação dos desequilíbrios regionais por meio de blocos de investimentos estatais. Santos (2003) ressalta que no Brasil tornou-se também impossível o financiamento puramente público para os investimentos em infraestrutura, fundamentais para a reprodução de cidades. Em Gênova, contudo, constatou-se que as obras de infraestrutura para o evento Colombiano foram

⁴⁰⁴ Dentro do assunto de profundas mudanças urbanas, mencionamos a obra de Lynch (1972) que cita processos de manutenção e reconstrução de centros históricos tanto conservadores como é o caso da cidade de Bath - totalmente preservada, em lento declínio, com graves problemas referentes ao uso residencial nas áreas centrais que diminuía enquanto a cidade se expandia; quanto inovadoras como Londres - inteiramente arrasada pelo grande incêndio de 1666 e que embora houvesse o esforço de preservá-la, foi necessário construir uma nova localidade.

realizadas com recursos públicos previstos na Lei nº 373/88⁴⁰⁵ mediante contratação de empresa estatal, a *Italimpianti*, e não se verificou a transferência de terras públicas para o setor privado [Vide Capítulo 4].

Nesse novo contexto global, o “planejamento urbano e setorial” se separa das políticas públicas – mesmo porque não dá conta da demanda de infraestrutura somente com recursos públicos, como lembra Santos – e, ao se atualizar, passa a fazer parte do “planejamento estratégico” que tem o Estado como um de seus atores, não mais o sujeito. Entre os atores públicos podemos elencar os cidadãos, outras autoridades públicas e administrações locais e regionais e demais empresas estatais; dentre os privados, estão agentes como os organismos portuários, grupos profissionais e investidores e empreendedores.

Conforme Gazzola (2003, p. 93), os estudos para a implantação de um Planejamento Estratégico em Gênova iniciaram em 1988, porém, oficialmente, as primeiras experiências italianas datam de uma década depois, em 1998, nas cidades de Turin e Roma. Embora Gênova tenha se destacado entre as primeiras cidades a adotá-lo, este não foi um instrumento utilizado pelo poder público na realização da Expo 92 uma vez que o marco inicial do processo de planejamento data de 1999.⁴⁰⁶ Nesta época, convém expor, Barcelona já havia revisado o seu 3º Plano Estratégico e o Rio de Janeiro já havia publicado o Plano Estratégico I, em 1995 [Vide Linha dos Fatos no Apêndice I].

Oportunamente, o alinhamento brasileiro das esferas de poder sustenta ações de governo que fundamentam uma política de exclusão social através dos instrumentos jurídicos (OUC, CEPAC, PPP) que transferem terras públicas para as mãos de instituições privadas; e urbanísticos (novos usos e zoneamentos, gabaritos, parâmetros edílios, IAT e densidade habitacional), que modificam o uso e a ocupação do solo e liberam a ampliação do gabarito. Sobre a problemática dos usos, está sendo alterado o uso predominantemente industrial da Zona Portuária e

⁴⁰⁵ Disponível em: <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1988;373>>

⁴⁰⁶ Sobre o Planejamento Estratégico adotado em Gênova, Vide: PUBBLICA AMMINISTRAZIONE. *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*. (Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dipartimento della Funzione Pubblica) [Manuais] Roma: Rubbettino, 2006, p. 21. Disponível em: <http://www.magellanopa.it/kms/files/Pianificazione_strat.pdf> Acesso em: 27/05/13.

das áreas ao seu redor, Zona Residencial 5 (ZR-5), Zona Especial 8 (ZE-8) e Zonas de Uso Misto 1 e 2 (ZUM1 e ZUM2) do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) de São Cristóvão, no trecho dentro da área de intervenção (EIV, Anexo V, p. 254). O novo uso previsto é de uso misto (residencial, comercial e de serviços), e a justificativa utilizada pela Prefeitura do Rio de Janeiro de que essas medidas irão “incrementar a ocupação e o aproveitamento local” desconsidera os possíveis conflitos com os atuais usos existentes que podem gerar impactos negativos por incompatibilidade entre eles (Idem, p. 249).

Sobre as alturas, foram alterados os gabaritos da Zona Portuária (setores A, B, C e D), Zona Residencial 5 (setores A, B e C), Zona Especial 8 (setor E), Zonas de Uso Misto de São Cristóvão (setor M) e parte da Área Central 1 (setores I e J). As demais áreas (Zona Residencial 3, Área Central 2 e parte da Área Central 1, sem preenchimento na figura) terão seu gabarito atual preservado, “pois muitas estão restringidas por áreas de preservação ambiental e por serem entorno de edificações tombadas” (EIV, Anexo V, p. 252). Para comparar a verticalização da área, veja os seguintes mapas de gabarito atual e proposto, conforme [Fig. 125] e [Fig. 126].



Fig. 125 Mapa de Gabarito Atual da Zona Portuária do Rio de Janeiro

Fonte: EIV, Anexo V.⁴⁰⁷

⁴⁰⁷

Disponível em: < <http://p-web01.mp.rj.gov.br/Arquivos/RAP/EIV.pdf> > Acesso em: 10/12/13.



Fig. 126 Mapa de Gabarito Proposto pela OUC Porto Maravilha

Fonte: EIV, Anexo V.⁴⁰⁸

A tendência no aumento do gabarito indica a formação de uma barreira visual sobretudo para as comunidades dos morros, além de representar profunda intercessão na ambiência do local. A Carta Brasileira da Paisagem elaborada pela Associação Brasileira de Arquitetos Paisagistas considera como um dos doze princípios elencados para garantir a salvaguarda da paisagem “o respeito à paisagem e o direito à paisagem como meios de garantia da cidadania e da própria sobrevivência das cidades” (CARTA BRASILEIRA DA PAISAGEM, 2010, p.8). Contudo, para o infortúnio dos moradores do bairro, a tutela jurídica do Direito à Paisagem tem referências legais insuficientes para garantir a sua eficácia.

Na [Fig. 127] podemos ver a situação no ano de 2014: à esquerda o grande prédio escuro é a Rodoviária Novo Rio e ao fundo os morros do Pinto e da Providência. Na [Fig. 128], vemos uma simulação da inserção em maquete eletrônica de um prédio de 150 metros de altura, projeto para um hotel e centro de convenções. É possível constatar também que, caso sejam realmente construídas obras com essas volumetrias, independentemente de detalhes estéticos de projetos, a considerável verticalização do espaço encobrirá, inclusive, parte dos morros,

⁴⁰⁸

Idem.

escondendo-os de quem chega à cidade pelo mar. Além disso, a barreira formada por prédios em grande altura representa um rompimento na ocupação do tecido urbano no que diz respeito à transição da zona edificada até a área natural, desde os morros até o leito do mar e do canal.



Fig. 127 Vista atual da estrada da Av. Francisco Bicalho.

Fonte: Google Earth



Fig. 128 Maquete eletrônica da inserção de um Centro de Convenções.

Já as políticas urbanas no caso italiano foram fundamentadas naquela ocasião, ressalta-se, pela manutenção e adequação das características urbanas do local, tais como usos, zoneamentos, gabaritos e densidade populacional, uma vez que as intervenções deveriam obedecer as delimitações e restrições das diretrizes estabelecidas no Enquadramento Urbanístico das Intervenções no Porto Histórico, documento elaborado pelo *Comune* de Gênova em março de 1990, ao qual já nos

referimos anteriormente e que torna-se necessário retomá-lo neste momento⁴⁰⁹ [Vide Anexo II].

Em tal documento, o *Comune* avaliou como negativa a possibilidade de alteração volumétrica das construções ou qualquer operação que interferiria radicalmente na estrutura e no ambiente histórico que constitui o arco portuário genovês, como demonstra o trecho extraído:

Como resultado não podem ser avaliadas de forma positiva propostas de aterro ou o de obstrução volumétrica da bacia portuária ou propostas explicitamente projetadas para reformular radicalmente a estrutura e o ambiente histórico. As novas intervenções sobre os edifícios, de acordo com normas estabelecidas por âmbitos, devem configurar uma volumetria total não superior àquela atual⁴¹⁰ (COMUNE DI GENOVA, 1990, p.17).

Adverte-se a necessidade de considerar a peculiaridade de que em Gênova a população vulnerável não ocupava na década de 1990, nem atualmente, os morros - assim como acontece no Rio de Janeiro - e sim as antigas ruas do centro histórico por detrás da *Sottoripa*. Portanto, não alterar a volumetria do ambiente portuário interessava especialmente ao setor mais influente da sociedade, talvez daí origine a facilidade em mantê-la.

Das populações que estão em circunstâncias de vulnerabilidade podemos sublinhar a vultosa presença de imigrantes vindos especialmente do Marrocos (África Setentrional) e do Equador (América Meridional)⁴¹¹, e instalados no bairro historicamente marginalizado do *Ghetto* onde vivem em situação de ilegalidade e, conseqüentemente, de desemprego. A respeito das políticas urbanas destinadas aos imigrantes desenvolvidas pelo *Comune* já mencionamos o CdQ 2, programa basicamente financiado com recursos públicos, contando com investimentos privados somente para a incrementação das obras de infraestrutura [Vide Capítulo 4].

⁴⁰⁹ COMUNE DI GENOVA. *Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico*. [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990.

⁴¹⁰ No original: “Di conseguenza non possono essere valutate positivamente proposte di interrimento o di intasamento volumetrico del bacino portuale o proposte volte esplicitamente a modificare in modo radicale l'assetto storico-ambientale. I nuovi interventi sugli edifici, secondo una disciplina determinata per ambiti, dovranno configurare una volumetria complessiva non superiore a quella attuale.”

⁴¹¹ COMUNE DI GENOVA. *ANNUARIO STATISTICO*. Edizione 2013. p. 206. Disponível em: <http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/annuario/annuario%202013/ANNUARIO%202013.pdf> Acesso em: 01/02/14.

O fragmento do documento exposto a seguir refere-se aos prédios que, embora tenham sofrido grandes intervenções ao longo dos anos – a maior delas decorrente dos estragos causados pelo bombardeamento da 2ª Guerra Mundial, mantiveram a identidade do conjunto e a essência fortemente coesa. Diferentemente do caso carioca cujo espaço portuário se prepara para receber obras totalmente independentes entre si, que não estabelecem qualquer relação nem mesmo, e principalmente, com as preexistências.

Todo o escopo do *Porto Antico* é caracterizado por um cenário urbano e arquitetônico de conjunto fortemente unitário, embora tenham ocorrido ao longo do tempo intervenções transformadoras, mesmo que substanciais, mas frequentemente episódicas. Este caráter de unidade está intimamente ligado à função histórica de um porto comercial em que todas as formas organizadas para as exigências funcionais até agora desenvolvidas foram somadas à um conjunto orgânico terra-água, que é a paisagem portuária. Com o abandono da função unificadora do porto comercial, a reconversão prevista em outros diferentes usos gera a reflexão inevitável sobre as formas e arquiteturas que irão substituir, ou transformar, aquelas atuais em uma nova configuração de conjunto⁴¹² (COMUNE DI GENOVA, 1990, p.17).

Nota-se que outra preocupação constante no parecer do *Comune* é a relação entre a cidade e o mar. A forma de anfiteatro sobre a qual a cidade se assentou e a maneira como se deu a progressiva ocupação do centro histórico e a expansão extra muralhas ao longo dos anos permitiu a transição escalonar lenta e gradual ocorrida desde o mar até as colinas. Essa configuração possibilita ao expectador a apreensão da paisagem como um todo, mesmo considerando suas particularidades e heterogeneidades. É essa lenta transição entre o mar e a terra que se estabelece como um componente unificador e confere qualidades e atributos de equilíbrio à paisagem. O Arq. Renzo Piano, juntamente com seu escritório, estavam forçados à conservar tais valores, significados e “possibilidades de imagem”, como constatamos no trecho subsequente:

O elemento agregador torna-se então a mútua relação da cidade com o mar, que deve ser voltada para uma nova homogeneidade de arquiteturas

⁴¹² No original: “*L'intero ambito del Porto Storico è caratterizzato da uno scenario urbano e architettonico d'insieme fortemente unitario, nonostante in esso siano avvenuti nel tempo interventi trasformativi, anche consistenti, ma spesso episodici. Tale carattere di unitarietà è strettamente legato alla funzione storica di porto commerciale nel quale tutte le forme organizzate per le esigenze funzionali via sviluppate si sono comunque sommate in un insieme organico terra-acqua che costituisce il paesaggio portuale. Con l'abbandono della funzione unificante del porto commerciale, la prevista riconversione in altre diverse destinazioni d'uso genera l'inevitabile riflesso sulle forme e le architetture che sostituiranno, o trasformeranno, quelle attuali in una nuova configurazione d'insieme.*”

estritamente interrelacionadas entre si e com as preexistências. No critério geral de conservação do valor unitário deste ambiente, cheio de significados e possibilidades de imagem e de recursos, serão determinantes, em primeiro lugar, as ações para eliminar, como há muito defendido, os episódios claramente dissonantes, a fim de permitir 'conservação adequada e valorização dos edifícios de méritos monumental e ambiental. A confirmação do atual sistema de piers e das águas deve ser o ponto de partida de cada desenvolvimento projetual.⁴¹³ (COMUNE DI GENOVA, 1990, p.17)

É, portanto, a partir do levantamento, análise e percepção da estrutura arquitetônica e urbanística de então que se definiram as diretrizes para intervenções na área, levando em consideração as preexistências e estabelecendo como primeiro critério a conservação do conjunto de edifícios da zona portuária.

Outra comparação possível entre os dois casos referência à respeito dos instrumentos urbanísticos inclui a determinação dos usos. No Porto Maravilha se está incentivando o máximo aproveitamento comercial sob a justificativa de que isso potencializará as atividades ali desenvolvidas. Pois bem, deve-se sublinhar que as atividades que se pretende incentivar são as de consumo, prestação de serviços e residenciais para populações de alta renda pois já comprovamos que a destinação de uso habitacional para a baixa renda foi deixada para segundo plano. A seguir, parte do EIV que aborda o assunto:

Assim, será incentivado o máximo aproveitamento comercial e habitacional dos terrenos já existentes, através de novos zoneamentos, gabaritos, parâmetros edilícios, IAT e densidade habitacional existente. Isto potencializará as atividades a serem realizadas nestes locais, o que significa mais giro de capital e maior dinamismo dos negócios na região⁴¹⁴ (EIV, Anexo V, p. 223).

Em Gênova, entretanto, não só os usos comerciais foram restringidos como os demais usos ficaram forçados à entrarem em concordância com aqueles

⁴¹³ No original: "*L'elemento aggregante diventa allora il rapporto reciproco della città con il mare, che deve risolversi in una nuova omogeneità di architetture strettamente interrelate tra loro e con le preesistenze. Nel generale criterio di conservazione del valore unitario di questo ambiente, carico di valenze e possibilità di immagine e di richiamo, saranno determinanti, innanzitutto, quegli interventi volti ad eliminare, come da tempo auspicato, gli episodi chiaramente dissonanti, al fine di consentire l'adeguata conservazione e valorizzazione degli edifici di pregio monumentale e ambientale. La conferma dell'assetto attuale dei moli e delle acque dovrà essere il punto di partenza di ogni elaborazione progettuale.*"

⁴¹⁴ Disponível em:
<<http://portomaravilha.com.br/conteudo/eiv/V.%20Situacao%20Atual%20e%20Futura%205.%20Uso%20e%20Ocupacao%20do%20Solo.pdf>> Acesso em: 01/02/14

recorrentes no centro histórico. Além disso, o real uso público desses espaços foi evidenciado assumindo inclusive caráter de concretude institucional a partir do acordo firmado entre o Ente Colombo e a BIE.

A resolução do *Comune* expressa, em resumo, as seguintes diretrizes:

1) os usos pretendidos, a serem acordados entre o *Comune*, o C.A.P. e outros Entes competentes, devem ser identificados para funções que não sejam competitivas, mas complementares, com os da zona contígua do Centro Histórico [...] Que as bases para um uso público real dessas áreas por meio da implementação dos princípios de reapropriação da cidade, há muito desejado. Estes objetivos têm assumido, portanto, caráter de operação institucional, jurídica e financeira a aprovação concedida pelo Bureau International des Expositions de Paris à Exposição Internacional Especializada sobre "Cristóvão Colombo, o navio e o mar"⁴¹⁵ (COMUNE DI GENOVA, 1990, p.15).

Prosseguindo, salienta-se que essas políticas públicas e a realização de tais projetos não contribuem para amenizar a problemática social que vem se construindo através do agravamento dos processos de segregação, gentrificação e exclusão; e ignoram questões de permanência urbana, de revalorização do existente, de aceitação dos elementos tradicionais de configuração da cidade e de historicidade. Constituem, sobretudo, práticas de violação do direito humano à moradia os casos denunciados pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas, por exemplo, em que a população se afastou do centro para locais distantes, de acesso caro e demorado⁴¹⁶.

Essas políticas indicam inclusive, como resultado, um provável massacre para a região do porto que sempre teve vida própria e intensa, pois, a definição dos usos estabelecida que resulta na falta de prédios residenciais ameaça o esvaziamento do local durante a noite. Revela a inapropriação do conceito "revitalização" bastante utilizado no discurso dessas intervenções, primeiramente, por desconsiderar as dinâmicas existentes nessa área e depois por correr o risco de "assassinar" a vida

⁴¹⁵ No original: "*La deliberazione comunale esprime in sintesi i seguenti orientamenti:*

1) *le destinazioni d'uso, da concordarsi tra Comune, Cap ed altri Enti competenti, dovranno essere individuate per funzioni non concorrenziali ma sinergiche con quelle della zona contigua del Centro Storico [...] ponendo quindi le basi per un reale uso pubblico di tali spazi, attuando i principi di riappropriazione alla città, da tempo auspicati. Tali obiettivi hanno assunto quindi carattere di concretezza istituzionale, giuridica e finanziaria con il riconoscimento ottenuto dal Bureau International des Expositions di Parigi alla Esposizione Internazionale Specializzata sul tema 'Cristoforo Colombo: la nave e il mare'.*"

⁴¹⁶ COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro*. [Dossiê] Rio de Janeiro: maio de 2013, p. 25.

noturna da área. O termo tem sido explorado, por exemplo, pela mídia em publicações de jornais como na notícia “Zaha Hadid elogia revitalização da Região Portuária”⁴¹⁷ e pelos órgãos gestores como no painel “A sustentabilidade nos projetos de Revitalização de Zonas Portuárias: Porto Maravilha e outros casos de sucesso”⁴¹⁸ promovido no dia 17 de junho de 2012 pela CDURP para a discussão sobre o papel da sustentabilidade na cidade do futuro. As políticas públicas ignoram ainda que a demanda social pode ser utilizada como ferramenta de sucesso de vários empreendimentos uma vez que a presença da população contorna o esvaziamento do local⁴¹⁹. No Porto Maravilha somente um lançamento residencial foi confirmado até agora, que compreende a Vila da Mídia e a Vila dos Árbitros.

De acordo com Gazzola (2003, p. 29), socióloga urbana genovesa, na Europa as administrações estatais frequentemente sustentaram a permanência das populações nos bairros reabilitados, com a concessão de empréstimos ou com incentivos fiscais para os proprietários decididos a participar das ações de requalificação. As intervenções urbanas buscam evitar o levantamento dos preços e dos valores fundiários, impedindo a expulsão dos habitantes também através da especulação imobiliária. Diferentemente do caso brasileiro onde se colocou em primeiro plano a renovação urbana como meio para contrapor a decadência econômica e onde os incentivos fiscais sobre os quais comentamos no Capítulo 4 não surtem o mesmo efeito. Como resultado, presenciamos a derradeira alta de preços decorrentes da valorização dos imóveis, a especulação imobiliária tão profunda que preocupa inclusive compradores e investidores em potencial que encontram dificuldades para se instalar na área. Estas intervenções urbanas em frentes marítimas vêm confirmar, ao mesmo tempo, a gestão da cidade segundo uma lógica neoliberal, cuja prática urbanística passa a ser fragmentada e dispersa, de acordo com as oportunidades, as vantagens competitivas e as respostas de um mercado consumidor cada vez mais globalizado.

⁴¹⁷ Cf. Jornal O Globo, 30/03/2012. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/zaha-hadid-elogia-revitalizacao-da-regiao-portuaria-4462016> Acesso em: 06/04/2013.

⁴¹⁸ Cf. *Website* Porto Maravilha. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/imprensa/pdf/21.pdf> Acesso em: 06/04/2013.

⁴¹⁹ A experiência portuguesa da reabilitação dos bairros de Alfama, Mouraria, Bairro Alto e Mandragoa – áreas de entorno do centro de Lisboa –, bem como a recuperação da zona portuária da cidade do Porto, são citadas por Flores (1998) como exemplo de eficácia na permanência da população residente, através de mecanismos financeiros e sociais atrelados às técnicas de restauro das edificações e à requalificação dos espaços públicos.

Da parte do governo, as propostas de políticas públicas elaboradas ignoram as problemáticas sociais e se constituem em uma política de reorganização do lugar dos pobres na cidade (varrendo-os para “debaixo do tapete”, assentando-os muitas vezes, em áreas que não serão contempladas com consistentes investimentos públicos) conforme os interesses imobiliários e as oportunidades de negócios. O agravante é que praticamente não há políticas públicas que facilitem o acesso ao mercado formal de obtenção de propriedade, o que faz com que a maioria das pessoas e comunidades carentes sofra constantes ameaças pela insegurança da posse das suas casas. Os programas de moradia popular produzidos pelo governo oferecem conjuntos habitacionais nas áreas periféricas, como é o caso do Programa Minha Casa, Minha Vida, Lei Federal nº 11.977/09, destinado a famílias com rendimentos de até três salários mínimos cujas obras não estão localizadas nas áreas beneficiadas com investimentos para a Copa e as Olimpíadas e, portanto, contam com infraestrutura precária e pouca cobertura de serviços públicos, fatores esses que serão ainda piorados pelo recebimento, ao improviso, de um contingente enorme de pessoas.

Ao lado desses fenômenos, acompanhamos ainda o processo de “gentrificação” habitacional, que sucede paralelamente à realização das obras olímpicas cariocas⁴²⁰. A gentrificação é o processo que ocorre quando famílias de baixa renda são retiradas (voluntariamente ou não) dos seus locais de moradia e esses espaços então vazios são reocupados pela população com maior poder aquisitivo. Isto é, em uma condição livre de mercado, onde a estratégia urbana favorece o alto nível de consumo, os grupos mais ricos serão obviamente atraídos e as áreas continuarão o seu processo de valorização. Ao comentar sobre o tema, Bidou-Zachariasen (2006. p.33) diz que “a gentrificação tornou-se hoje a forma dominante do urbanismo contemporâneo, assim como 'a' política urbana das grandes cidades ocidentais, articulando parcerias financeiras público privadas”.

Antigamente esse processo era realizado pela força do poder público ao aplicar remoções e melhorias urbanas e atualmente é realizado pela força do capital, através de instrumentos de mais-valia como os aqui apresentados OUC, CEPACs,

⁴²⁰ O termo “*gentrification*” segundo Bidou-Zachariasen, foi usado “pela primeira vez por Ruth Glass no início dos anos 60, ao descrever o processo mediante o qual famílias de classe média haviam povoado antigos bairros desvalorizados do centro de Londres” (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006, p. 22).

PPPs entre outros tais como Solo Criado, Transferência do Direito de Construção e Operação Interligada. Ao analisar as intervenções urbanas de São Paulo, onde os CEPACs também foram utilizados assim como no Rio de Janeiro, Fix (2004, s/p) comenta que esse tipo de operação provoca "uma apropriação privada da valorização gerada por gastos públicos, ou seja, uma operação de transferência do fundo público para proprietários e investidores"⁴²¹.

No caso das comunidades existentes na área da OUC Porto Maravilha, percebe-se a dificuldade de ser praticada a recuperação social das mais-valias fundiárias urbanas para a valorização da área. O que ocorre, na verdade, é que a aplicação desses recursos em mais melhorias e embelezamentos da área, a isenção de impostos, o perdão das dívidas dos proprietários dos imóveis e outros incentivos para os investidores, são fatores que só contribuem para aumentar os riscos de exclusão social dos desfavorecidos urbanos, uma vez que buscam também a acumulação do grande capital e o incremento ao turismo.

Arantes (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2002, p. 31) acrescenta que os termos "revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, promoção, requalificação, até mesmo renascença" vêm acompanhados do conceito de gentrificação e complementa: "uma cidade estrategicamente planejada de A a Z nada mais seria, enfim, do que uma cidade *inteiramente gentrificada*". Ainda sobre a gentrificação a autora vai além, acreditando ser uma resposta a conjuntura histórica resultante da desindustrialização e da degradação de áreas urbanas. Smith (1996; 2007) complementa que a retomada das gentrificações como reação à deterioração urbana provocada ainda pela primeira onda de desregulações e cortes nos programas sociais, no fim dos anos 1980.

Em Gênova, segundo entrevista com Gazzola (2011), a gentrificação que ocorreu nos anos de 1990 à 1995 se deu naturalmente, em especial pela redistribuição residencial que se expressou basicamente na suburbanização. Isto é, deu-se pela ação de pessoas que venderam as casas que possuíam no centro histórico em função da valorização que ocorreu ali e compraram na periferia, onde era possível o acesso ao carro. Ressalta-se que o centro histórico da cidade italiana abrange atualmente cerca de 113 hectares e 25 mil habitantes, um número irrisório

⁴²¹Disponível em: <<http://www.correiocidadania.com.br/antigo/ed405/cidadeaberta.htm>>

se pensarmos no caso carioca que tem 572 hectares e quase 270 mil habitantes⁴²². Espaços limitados geram efeitos também limitados, isto é, podem sofrer transformações com impactos profundos, porém restritos espacialmente.

Esses efeitos compreendem alugueis bastante caros e muitos contratos em *nero*, o que significa contratos informais que escapam de impostos, supervalorização da área decorrente da oferta de alto nível de consumo, supermercados de produtos ecológicos, restaurantes, cafeterias, sorveterias, lojas e outros estabelecimentos caros destinados à um grupo mais seletivo. Entretanto, convém mencionar que no Centro Histórico de Gênova ainda existem os espaços de consumo mais populares, como na *Sottoripa*, onde estão as bancas de comércio informal (camelôs), as tabacarias, os *trailers* de culinária árabe e marroquina, as lojas japonesas de utilidades e outros.

Savage e Kantor (1993) supõem que se verifica a gentrificação quando se combinam ou se somam quatro processos: a requalificação do ambiente construído com intervenções projetuais bem precisas e a inclusão de melhores serviços; a mudança de assentamentos fundiários que determina o aumento do preço de aquisição ou de aluguéis; o ingresso de grupos sociais que substituam os precedentes, de classes mais modestas; concentração de sujeitos com estilos de vida e consumos semelhantes e compartilhados. Essas são algumas das transformações verificadas nos dois casos referência através de todo levantamento, mas em especial, das visitas a campo.

Segundo Smith (2003) pode-se constatar três momentos, cada qual com suas particularidades. O primeiro, “esporádico”, se caracteriza pelos atores individuais que adquiriram, de forma isolada, os imóveis desvalorizados. O segundo, “consolidação do processo”, é representado pela política urbana de reestruturação da municipalidade que se jogou de cabeça nos novos programas e financiamentos de reabilitação de habitações. O terceiro, denominado “gentrificação generalizada”, causa a transformação de dentro para fora, produzindo agora paisagens urbanas que as classes média e média alta podem “consumir” – já que os sem-teto foram

⁴²² Segundo Prefeitura Municipal, documento de Informações sobre todas as Áreas de Planejamento, Coordenação Operacional de Atendimento em Emergências. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1529762/DLFE-220205.pdf/1.0> Acesso em: 10/02/14.

rapidamente evacuados. Na maioria dos casos, como em Nova Iorque, a gentrificação não ocorre de uma só vez e sim ao longo de algumas décadas.

Gazzola (2003, p. 29) grifa que o fenômeno da gentrificação é complexo e que não diz respeito somente ao setor residencial. Em cidades italianas também suscetíveis a esses processos por ação de requalificação de centros históricos, a maior preocupação diz respeito sobretudo à possíveis substituições das populações por “gentrificadores”⁴²³ que trazem consigo seus estilos de vida e suas atividades profissionais. Vemos indícios deste fenômeno já ocorrendo no caso do Porto Maravilha, que começa a acolher novos moradores, como por exemplo, artesãos que abrem seus ateliês no Morro da Conceição incentivados pelo Circuito o Morro e o Mar, um roteiro de passeio turístico criado pelo Museu de Arte do Rio (MAR)⁴²⁴. Este fenômeno constatado pode provocar pelo menos indícios de segregação⁴²⁵, isto é, a setorização de população de renda alta de um lado e de população vulnerável de outro.

A autora ilustra também que nos casos das cidades italianas, onde são conservados a heterogeneidade social e os diversos usos e funções que permitem a convivência de áreas destinadas ao turismo ou ao comércio de alta qualidade com as habitações não reestruturadas, o risco de gentrificação é amenizado com relação aos casos em que os usos se tornam unificados (idem). De toda forma, nota-se atualmente no centro histórico de Gênova a tomada de espaços públicos e, principalmente das frentes marítimas, por populações vulneráveis, dentre eles, cidadãos aposentados, imigrantes e desempregados enquanto que a população mais abastada disfruta de suas casas nas montanhas. Este fato deve-se, seguramente, para além de toda relação afetiva e histórica que a cidade estabeleceu com o mar, pela escassez de espaços públicos no centro histórico. Não seria o caso do Rio de Janeiro, cidade abundante de espaços livres e de contato com a natureza.

⁴²³ Termo utilizado por Gazzola

⁴²⁴ Disponível: http://portomaravilha.com.br/conteudo/o_morro_e_o_mar_2.aspx Acesso em: 28/03/2013

⁴²⁵ A segregação urbana se manifesta de diferentes formas e, entre elas, daremos maior atenção aos dois tipos: espacial e social. As duas se relacionam entre si, e muito frequentemente podem se auto alimentar. Segundo Sugai (2002), a concentração de camadas sociais homogêneas é uma maneira de se produzir a segregação sócio-espacial e esse processo não ocorre de forma aleatória e, principalmente, essa dinâmica dos agrupamentos atua de forma decisiva tanto na reprodução e no prolongamento do ciclo de pobreza como no processo de produção e de consolidação da segregação espacial.

A política adotada pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, ao contrário, estimula a desapropriação de imóveis na região portuária, a restauração dos edifícios e a entrega para a população mediante a condição de pagamento dos financiamentos da Caixa. Entretanto, por não terem condições de assumir tais dívidas, dificilmente os moradores continuarão residindo na área onde atualmente as crianças estudam e onde a grande maioria das famílias sobrevive com a renda de pequenos trabalhos informais e de biscates⁴²⁶. A criação de áreas habitacionais de baixa renda ali implica na proximidade do trabalho, na preservação da população que frequenta a área (morando ou trabalhando) e na oportunidade de acesso à casa própria de baixo custo, além de trazer qualidade de vida melhor a muitos residentes.

É importante lembrar que a Lei Federal nº 10.257/01, conhecida como Estatuto da Cidade, criou inúmeros instrumentos jurídicos e urbanísticos capazes de tornar as cidades socialmente mais justas. Todavia, a sua aplicação, não aconteceu na grande maioria das cidades do país, prejudicando o cumprimento da função social da propriedade imobiliária. No aspecto institucional, a criação do Ministério das Cidades, em 2003, representou uma oportunidade especial de praticar discursos expressados há mais de vinte anos, em variadas gestões do Governo Federal. No entanto, as políticas urbanas, habitacionais ou de preservação do patrimônio cultural ainda não conseguiram reabilitar tal acervo residencial e muito menos promover a ascensão social e econômica dos moradores dessas áreas. O próprio Ministério das Cidades reconhece que "reabilitar os centros, de acordo com a estratégia de ampliar o espaço de urbanidade para todos, é um desafio de enorme complexidade, pois significa romper o paradigma de que requalificar uma área é sinônimo de excluir qualquer traço da presença dos mais pobres"⁴²⁷.

O Programa Minha Casa, Minha Vida⁴²⁸ lançado em 2009 como principal expressão da política nacional habitacional, representou um grande avanço em termos de investimentos públicos federais destinados à moradia social, com verbas de R\$34 bilhões e a meta de produzir 1 milhão de moradias populares. No entanto,

⁴²⁶ Este dado é comprovado na Pesquisa sobre Demanda Habitacional para o Centro do Rio de Janeiro, realizada pela Universidade Federal Fluminense em 2002, e coordenado pela socióloga Maria Lais Pereira da Silva.

⁴²⁷ MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Reabilitação de Centros Urbanos*. Brasília: Ministério das Cidades, n. 3, dez. 2005.

⁴²⁸ Lei Federal nº 11.977, de 07/07/09. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/11977.htm>

como analisaram Rolnik e Nakano (2009), a opção governamental foi muito mais no sentido de “continuar privilegiando o padrão de produção periférico e precário, que localiza as habitações populares em locais especialmente segregados”.

Deste modo, o Governo Federal, em seus diversos mandatos, não conseguiu pôr em prática uma política pública de reabilitação de centros urbanos com enfoque social e os governos locais acabam por agravar a valorização fundiária e imobiliária e o incremento do turismo⁴²⁹. Como na maioria dos casos, faltam estratégias fundiárias, sociais e culturais que viabilizem a permanência dos moradores antigos - pequenos proprietários, herdeiros falidos ou inquilinos de condições financeiras precárias. Diante da panorâmica brasileira e tendo como referência o caso italiano, conclui-se que se ocorreu gentrificação em Gênova – considerando-se a preocupação constatada com a especulação imobiliária e com a permanência da população no centro histórico - é também possível que ocorra no Rio de Janeiro.

Vê-se na OUC Projeto Porto Maravilha uma tendência de segregação, gentrificação e exclusão social muito clara, sustentada por um discurso político, econômico e social, em prol da nova “ordem”, que distingue o espaço da cidade em regiões periféricas de habitação popular e centrais, de comércio, serviço e giro de capital. Os “estranhos” que não podem ser fisicamente removidos do centro por conta do teor indispensável dos serviços que prestam, são culturalmente eliminados. Esses processos estabelecidos pelas desigualdades sociais se consolidam através das desigualdades de infraestrutura, serviços públicos, acessibilidade e oportunidades, reforçadas pela concentração de investimento público no porto da cidade e nos bairros circundantes que reforça o diferencial de preços da terra urbana. Portanto, a cidade, como um resultado de disputas sócio-espaciais, torna-se o palco onde se concentra as mais variadas formas de segregação, reforçadas e incentivadas pelo imaginário urbano e pela força simbólica da retomada do porto e sua consequente recuperação.

Os feixes de direitos sociais que compõem o direito à cidade estão sendo ameaçados pelo próprio poder público, ameaçados pela realização das parcerias público privadas e pela tomada de ações governamentais que favorecem o poder

⁴²⁹ São conhecidas, por exemplo, as consequências negativas do projeto estadual baiano, dos anos 90, no centro histórico de Salvador (Pelourinho).

privado em prejuízo da população de forma, inclusive, muitas vezes desleal. O direito à moradia é incorporado, de início, à Constituição Federal de 1988, que o consagra como direito fundamental, sendo seu componente o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana já que o direito à moradia está atrelado aos parâmetros mínimos de uma vida com dignidade. Os despejos forçados e as remoções ferem este direito, essencial assim como o direito à saúde, educação, trabalho e lazer.

Também na Constituição encontramos um capítulo sobre a política urbana que deve privilegiar a função social da cidade e da propriedade, determinando que a política de desenvolvimento tem por objetivo o incremento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01), que se destina a regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, também subordina a propriedade ao cumprimento de sua função social e cita expressamente o direito à moradia em seu artigo 2º, outro ponto que está sendo desrespeitado. A Defensoria Pública que tem como seu principal objetivo garantir a primazia da dignidade da pessoa humana, a redução das desigualdades e a prevalência dos direitos humanos não se utiliza da ampla gama de ferramentas e de possibilidades de atuação.

Agregado à isso, a grande resistência do Poder Judiciário de reconhecer os direitos dos possuidores prejudica a segurança da posse, tão preconizada também nos marcos internacionais. Agravantemente, o mesmo Poder Judiciário que deveria impor a implementação de políticas públicas pelos órgãos de governo, concretizando as condições necessárias para a participação de todos os indivíduos no debate democrático, não o faz. Em outras palavras, o poder público muitas vezes é o principal violador dos marcos legais de direito acima mencionados, abusando do poder de polícia com a retirada sumária de pessoas de suas moradias, e demolição das mesmas, sem garantia do devido processo legal; e também ficando omissos quando ocorrem despejos forçados que deixam dezenas de famílias na condição de “sem-teto”, sem apresentar auxílio equitativo ou alternativa habitacional. O poder público municipal despreza o direito à moradia e a outros direitos humanos correlatos de centenas de famílias sonhando, diuturnamente inclusive, o direito à cidade.

Conclui-se, portanto, que os termos *revitalização, reabilitação, revalorização e requalificação*, nada mais são do que companhias para os conceitos de *gentrificação, exclusão social e segregação*. Ao mesmo tempo, adverte Cosgrove (s/d, p. 19), *preservação, proteção, conservação e sustentabilidade*, mais do que tentar negociar os impactos sociais e ambientais da mudança, (ainda que com a intenção de sustentar os valores herdados do passado) refletem a mesma contradição da modernidade: a crença na melhoria e no progresso gera seu oposto em tradição, cuja angústia evidencia um sentimento de perda comumente interpretada como um sinal da maior alienação. A preservação histórica se torna outro manto para remoções pobres, um dispositivo para atrair o retorno da classe média. Ao mesmo tempo, a restauração se tornou um processo censurável a menos que os residentes possam escolher ficar nas estruturas renovadas.

É importante sublinhar que, independente da realização ou não desses megaeventos, são necessárias políticas públicas que se constituam em alternativa para o melhor desenvolvimento social dessas áreas, atendendo todos os aspectos possíveis do interesse coletivo. Os projetos em geral deveriam utilizar-se da estratégia de produzir paisagens atrativas e acessíveis a toda população, que contem com a mistura de usos aquáticos e terrestres, sem se esquecer de alcançar acessibilidade entre o futuro espaço reurbanizado e o seu entorno. Deveriam também incentivar a reaproximação do centro com a água, com suas imagens coletivas e com seus valores culturais e ecológicos, a fim de preservar a individualidade e a identidade do lugar, inserindo-se no caráter da localidade. Para tanto, é necessária a permanência da população e o incentivo à diversificação de usos e ocupações garantidos através de um grande esforço de negociação, articulação e cooperação.

5.2 VALORES, SIGNIFICADOS E SÍMBOLOS

Entende-se o patrimônio inerente à paisagem como um conjunto de elementos⁴³⁰ que representam valores – simbólicos, históricos, documentais e testemunhais, estéticos ou de uso, ambientais – determinados pela sociedade a cada momento e em diferentes épocas, atribuídos e negociados entre diversos

⁴³⁰ Choay (2001) os chama de “alegorias”.

atores sociais, cada um buscando influenciar seja a preservação ou a construção de uma identidade coletiva à sua maneira. O conjunto desses valores e a sua representação agrega qualidades à materialidade da paisagem.

Segundo a Carta de Nizhny Tagil⁴³¹ (2003), o patrimônio industrial – e assim podemos estender para o patrimônio inerente à paisagem de zonas portuárias – representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção deste patrimônio não decorrem especificamente da singularidade de cada objeto, mas do valor universal daquele “modo de fazer”. Além disso, essas áreas possuem valor social a partir do momento em que registram o dia a dia de pessoas comuns que conferem um importante sentimento identitário ao local. Para a tecnologia, representa um valor científico e de raridade uma vez que registram o uso de técnicas muitas vezes obsoletas. Para a arquitetura, representa um valor estético (idem).

Esses valores não se restringem somente aos prédios mas aos seus elementos constitutivos tais como ao maquinário⁴³², à documentação que abriga e aos registros intangíveis contidos na memória daqueles que constroem as suas tradições. É bem verdade, como salienta Cury (2009, p. 18), que os valores patrimoniais são conferidos mais pelas pessoas que o recebem do que pelas pessoas que os construíram.

A percepção e a compreensão dos valores estão diretamente ligadas aos elementos, individual ou coletivamente - objetos arquitetônicos, naturais, marcos ou monumentos como lembra Cury (idem, p. 44). Dentre aqueles elementos da paisagem citados por Lynch (2011, p.89) tais como as vias, os limites, bairros,

⁴³¹ Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>

⁴³² É inevitável mencionar a grua flutuante Langer Heinrich localizada no *Porto Antico* de Gênova que passou recentemente por um processo de manutenção, intervenção aos cuidados do Sr. Guido Rosato, arquiteto e funcionário da *Soprintendenza Patrimonio Storico Artistico Etnoantropologico della Liguria* (PSAEL). Construída na Alemanha em 1915, a grua configura uma das mais antigas até agora conservadas. A metodologia de restauração compreendeu um acurado levantamento teórico, normativo, e de práticas comparativas e a obra foi encerrada em 2008. A grua, de propriedade privada, foi vinculada ao *Ministero per i Beni e le Attività Culturali* como um monumento de arqueologia industrial e atualmente passa por diversas atividades de valorização do meio. É importante colocar ainda que, em entrevista com a professora Del Brenna, foi relatada a existência de um maquinário da Langer Heinrich na cidade do Rio de Janeiro, fato constatado pelo levantamento da pesquisadora em razão da produção do livro “O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II” (DEL BRENNNA, 1985). Para aprofundar o assunto, vide: ROSATO, G. (ORG.) *La gru galleggiante Langer Heinrich dal 1915 a oggi. Storia, tecnologia e conservazione*. Gênova: Erga, 2008.

pontos nodais e marcos, destacaremos estes últimos que são objetos muito peculiares.

Os marcos da paisagem portuária de Gênova tais como o *Faro, Bigo*, torres, prédios financeiros e o singular conjunto de prédios residenciais da *Ripa* são símbolos que representam, documentam e testemunham uma história calcada nas relações socioeconômicas do lugar, principalmente as que envolvem trabalho e habitação, estabelecidas entre a cidade e o porto. [Fig. 129] e [Fig. 130] Essas relações podem ser vivificadas nas obras resultantes de tentativas de dominação do ambiente natural pelo homem, com as subseqüentes batalhas travadas ao longo dos séculos para a proteção dos cais e, por conseguinte, da cidade. Os valores aqui percebidos são históricos, documentais e testemunhais.



Fig. 129 Panorâmica do Porto Antico à partir do Magazzini del Cotone⁴³³
Fonte: Google Street View



Fig. 130 Vista do Porto Antico à partir do Mandraccio⁴³⁴
Fonte: Google Street View

⁴³³ Disponível em: <<https://maps.google.com.br/maps?q=genova+italia&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x12d34152dcd49aad:0x236a84f11881620a,G%C3%AAnova,+Rep%C3%BAblica+Italjana&gl=br&ei=rFufU8emEefn0AHp9oGoAw&ved=0CMYBELYD>> Acesso em: 10/12/13.

⁴³⁴ Idem.

A paisagem da zona portuária do Rio de Janeiro tem como marcos elementos naturais muito relevantes como os morros e as ilhas circundantes, monumentos, edifícios empresariais e outras construções, muitas das quais com interesse histórico cultural extremamente peculiar, pois, representam resquícios de técnicas e de relações sociais estabelecidas em séculos anteriores. Em segundo plano encontra-se o conjunto de comunidades que possivelmente será encoberto em alguns pontos pela linha de prédios em altura que estão liberados para serem construídos especialmente ao longo da Av. Francisco Bicalho [Fig. 131] e [Fig. 132].



Fig. 131 Prospecção da Av. Francisco Bicalho depois de liberados os gabaritos.

Fonte: Rio Imóveis⁴³⁵



Fig. 132 Vista da frente marítima do Projeto Porto Maravilha

Fonte: Rio Imóveis⁴³⁶

⁴³⁵ Maquete eletrônica publicada no *website* de uma imobiliária, juntamente com o anúncio dos seus empreendimentos na região. Disponível em: <<http://rioimoveisrj.com/lancamentosrj/porto-maravilha-offices-salas.php?consulta=&pagina=3>> Acesso em: 10/12/13.

⁴³⁶ Idem.

Ao focalizar a paisagem na perspectiva dos significados, Cosgrove (1994/2000, p. 36) refere-se aos “mundos de significados”, metáfora dotada de sentido geográfico, pois envolve diferenças espaciais dos significados criados. Nesta criação a imaginação cumpre relevante papel, não sendo nem um produto dos sentidos, nem do intelecto, mas da relação entre ambos. Captura “dados sensoriais sem reproduzi-los como se fossem imagens miméticas”, transformando-os metaforicamente em novas denotações. É importante observar que a capacidade interpretativa humana é infundável, ou seja, produz mundos de significados (ibidem). Um mesmo processo pode ter significados distintos, de acordo com distintos códigos culturais⁴³⁷.

A paisagem tem um sentido político, argumenta Cosgrove, constituindo-se em uma ideologia visual. O mesmo autor proporia, com base em Raymond Williams, as noções de paisagem da classe dominante e paisagens alternativas, ou seja, emergentes, residuais e, a partir dela própria, paisagens excluídas. Todas estas paisagens são dotadas de significados distintos, pois são criadas por diversos grupos sociais. A primeira exhibe o poder da classe dominante, constituindo-se em marca identitária. As outras derivam de grupos sociais emergentes e anunciam o futuro de grupos sociais originários do passado, em decadência, ou associam-se a grupos excluídos. Como exemplo, pode-se citar a paisagem apreendida do *belvedere* do Museu de Arte do Rio (MAR) [Fig. 133] e [Fig. 134]. Lá de cima o olhar é direcionado às belezas naturais da cidade e não às comunidades que compõem o entorno.



Fig. 134 Principal vista do MAR



Fig. 133 Vista secundária do MAR

Fotos: Marlise S. Aguiar, 2013.

⁴³⁷ Isto nos remete à tese da *polivocalidade*, isto é, as múltiplas construções de significados. A polivocalidade tem na imaginação uma de suas fontes e ela se faz presente ao se apresentar a mesma cena a um certo número de pessoas com interesses e visões de mundo diferentes (Meinig, 2002/1976). Sobre polivocalidade consulte-se, entre outros, Hall (1997) e Duncan e Sharp (1993). Com uma perspectiva distinta sobre a paisagem consulte-se Olwig (1996), que retoma a ideia de *Landschaft* enquanto território e comunidade (CORRÊA, 2011, p.13).

Cosgrove (1993b, p. 8), considera a paisagem como síntese pictórica externa, que representa estaticamente as relações entre vida humana e natureza, constituindo-se em “poderoso meio através do qual sentimentos, ideias e valores são expressos” e simultaneamente modela esses mesmos sentimentos, ideias e valores. A paisagem pode ser interpretada segundo qualquer aspecto ligado às atividades e crenças humanas, em razão de seu caráter multidimensional. Paisagem da classe dominante, paisagens emergentes, residuais e excluídas, paisagem do consumo, paisagem como “modo de ver”, as representações da paisagem em diversas escalas, são alguns dos termos e modos com que Cosgrove (idem, s/d, p. 7) cria significados para este objeto que está em toda parte e do qual todos participamos como atores, com papéis distintos mas inequivocamente associado a ele.

Retomando a discussão sobre os valores citados no começo deste item, devemos citar a manifestação do sociólogo Bourdieu (1997, pp. 126-127), que logo depois de terminados os Jogos Olímpicos de Barcelona de 1992 demonstrava-se incrédulo quanto à possibilidade daqueles valores resistirem ao avanço mercantil e aos interesses dos promotores daquele evento. O teórico lembra que os valores humanistas dos primórdios das olimpíadas já não são mais considerados (idem) e, acrescenta-se, a competição que antes se limitava às quadras e estádios tomou conta das cidades e nações, transformando-as em cenários espetáculos.

O sociólogo ainda atribuiu à exploração simbólica e econômica do esporte e à industrialização esportiva apresentadas e reproduzidas pela mídia, sobretudo pela televisão, o afastamento em relação aos valores que inspiraram o surgimento das Olimpíadas modernas (idem). A interpretação de Bourdieu traz à tona a problemática do conflito de forças e de interesses que constituem o campo simbólico. Sobre isso, Lynch (1972, p. 40) acrescenta que o ambiente simbólico é usado para causar um senso de estabilidade⁴³⁸.

Quanto à discussão sobre símbolos e identidades, é necessário retomarmos a questão do projeto *Cono di Portman*⁴³⁹. para aquilo que teria se tornado o novo

⁴³⁸ Lynch (1972, p. 40) se refere, por exemplo, o fato de que instituições ameaçadas celebram sua antiguidade, reis proclamam as raízes legitimadas assim como seu poder.

⁴³⁹ Cone de Portman, tradução nossa. John Portman é um arquiteto estadunidense conhecido por transformar *skylines* no mundo todo, mas especialmente em Atlanta, sua cidade de origem e sede

Porto Antico de Gênova, que consistia na verdade uma contra-proposta àquela que vinha sendo tecida por Renzo Piano há seis ou sete anos. A concepção americana previa uma ilha no centro do velho porto, de fato no meio do mar, com uma torre cônica tão alta como a colina do Righi (uma das mais elevadas montanhas da cidade, a poucos metros dali). Tratava-se de um arranha-céu com aproximadamente 260m de altura e grandes tentáculos a apoiar-se sobre a cidade [Fig. 135] e [Fig. 136].

O cone abrigaria uma rede hoteleira e tinha por justificativa a intenção de fazer um tributo ao passado da cidade, lembrando o principal mastro de um barco a vela. O plano para um complexo multiuso incluía, além do hotel, uma marina, lojas, restaurantes, escritórios e um jardim escultural em uma grande praça central. Entre a ilha e o píer, um grande aquário submerso realizaria uma ligação entre a terra, o porto e o mar (TASSO, 2008).



Fig. 135 Perspectiva Projeto *Corno di Portman*

Fonte: Website John Portman⁴⁴⁰

de seu escritório. Conforme afirma o site da John Portman & Associates, sua filosofia de desenho é a de que arquitetura deve servir as pessoas integrando função, proposta e experiências sensoriais, e resulta em soluções no estilo holístico, reconhecido pela inovação de técnicas e materiais como ferramentas para alcançar seus objetivos. Disponível em: <<http://www.portmanusa.com/project.php?name=Il%20Porto%20Vecchio&projectid=5608&country=Italy>>

Acesso em 09/12.

⁴⁴⁰ Disponível

em:

<<<http://www.portmanusa.com/project.php?name=Il%20Porto%20Vecchio&projectid=5608&country=Italy>>> Acesso em 09/12.



Fig. 136 Vista do Projeto Cono di Portman

Fonte: Website John Portman⁴⁴¹

Não há maiores detalhes já que o projeto não foi levado adiante, porém, fala-se muito sobre sua apresentação, realizada na *Sala delle Compere*⁴⁴² no *Palazzo San Giorgio*, pertencente à *Autorità Portuale di Genova*. Nos comentários de Mario Tasso (2008), ex-diretor do *Ufficio di Stetica Urbana del Comune*, podemos constatar que a atmosfera era “arrepante”:

A ilustração sucessiva do projeto seguiu uma regência espetacular. “Escuro na sala!” Se sentia gritos... Na escuridão começou a ressonar as notas triunfantes de um concerto de Vivaldi enquanto focos luminosos faziam improvisadamente aparecer os resplendentes plásticos brancos do projeto. Houve aplausos gerais e não escondo de ter provado eu também uma certa emoção. Parecia assistir uma cena de ‘2001 – Uma Odisseia no Espaço’, o famoso filme de Kubrik, adaptada com a música de um italiano à ocasião totalmente italiana (Vivaldi em vez do austríaco Richard Strauss)... Um emocionado John Portman começou a falar, encorajando-se e entusiasmando-se, projetando sobre uma tela as deslumbrantes imagens dos desenhos e das maquetes, retomados por muitas angulações e nos detalhes⁴⁴³.

O projeto americano falou por si. Representava conceitualmente e formalmente a ruptura com o passado aproximando-se, como expõe o trecho extraído, à uma daquelas películas dotadas de inspirações futurísticas da década de

⁴⁴¹ Idem.

⁴⁴² Sala de Cerimônias, tradução nossa.

⁴⁴³ No original: ‘La successiva illustrazione del progetto seguì una regia spettacolare. “Buio in sala!” si senti gridare ... Nell’oscurità, iniziarono a risuonare le note trionfali di un concerto di Vivaldi mentre “spot” luminosi facevano improvvisamente apparire i risplendenti plastici bianchi del progetto. Ci fu un’ovazione generale e non nascondo di aver provato anch’io una certa emozione. Sembrava di assistere ad una scena di “2001 space’s Odissey”, il famoso film di Kubrik, adattata con la musica di un italiano all’occasione tutta italiana (Vivaldi anziché l’austríaco Richard Strass) ... Un emozionato John Portman, iniziò a parlare, via, via rinfrancandosi ed entusiasmandosi, proiettando su uno schermo le smaglianti immagini dei disegni e dei plastici, ripresi da più angolazioni e nei dettagli’.

60. O “*Cono di Portman*” se apresentava como um sinal forte e, como qualquer projeto, também apresentava sua boa dose de retorno econômico. De fato, a parte mais discutível foi a chapa triangular na base da torre cônica, que deveria hospedar os espaços lúdico-comerciais porque ocupava boa parte da baía portuária.

O plano dividiu opiniões entre os favoráveis e os contrários. Foi tentador e, ao mesmo tempo, chocante. A população, a mídia, os técnicos e demais produtores do espaço, apesar de curiosos, rejeitaram o projeto que, ao menos, “teve o mérito de dar uma sacudida” na cidade, a favor das propostas que definham nas gavetas há meses apesar do incentivo das comemorações Colombianas (TASSO, 2008). O parecer contrário do *Comune* que o bloqueou e a rejeição por parte dos demais representou, na verdade, a retomada de consciência do valor e das potencialidades de uma área esquecida, primeiro pelo tráfego e depois pela cidade.

De todo modo, Tasso coloca que a apresentação serviu para despertar o orgulho de empreendedores e políticos locais, que daquele momento em diante arregaçaram as mangas para acelerar o processo de transformação do “velho porto”, entretanto, sobre as linhas guias realizadas pelo arquiteto genovês Renzo Piano. Isso não quer dizer, contudo, que o projeto italiano que abrigou a Expo em 1992 não tenha sofrido duras críticas, como indica o apelido pejorativo *Renzopianolândia*⁴⁴⁴.

Retomando o debate sobre a dimensão simbólica e acrescentando que esta não está descolada da realidade, Arantes (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2002, p.16) nos adverte que o antigo discurso de respeitar os valores locais e sua morfologia serviu de maquiagem para a desordem das metrópoles e foi vendido mundo afora como nova fórmula de sucesso. Mas o planejamento estratégico não veio corrigir isso, pelo contrário, acabou agravando a situação desde que o negócio das imagens acabou desencadeando nova forma de acumulação de poder e dinheiro.

⁴⁴⁴ A expressão esteve fortemente presente entre os acadêmicos, fato que pôde ser contatado nas reuniões com os professores Corradi e Del Brenna. Há inclusive publicações que se referem ao fato de que não se valoriza o *Porto Antico* porque não se recorda do Cone de Portman. Vide: Genova da um altro punto di vista. 2008 Disponível em: <https://circospetto.wordpress.com/tag/john-portman/> Acesso em: 06/07/11.

Bourdieu salienta a importância das estruturas simbólicas na leitura do mundo pois exercitam as relações de força entre os atores sociais, o que significa que a sociedade é uma produção humana, realidade objetiva, que leva à relação de sentido. O autor colabora com a noção dos sistemas ou universos simbólicos trazendo duas considerações. Primeiramente, avalia o universo simbólico como “estruturas estruturantes”, isto é, são instrumentos de conhecimento e de construção do mundo dos objetos, segundo a tradição neo-kantiana. Lembra também que, para Durkheim, quando as formas universais adquirem uma forma simbólica, deixam de ser transcendentais para se tornarem formas sociais e socialmente determinadas. Bourdieu (2000 p. 8) aponta ainda os sistemas simbólicos como “estruturas estruturadas” porque para apreendermos a lógica específica de cada forma simbólica é necessário que façamos uma análise de sua estrutura, diferenciando toda produção simbólica. Dessa maneira, conclui que os sistemas simbólicos só podem exercer um poder estruturante porque são estruturados.

Transpondo essas considerações para os nossos casos referência, podemos inferir que os símbolos das duas zonas portuárias podem ser tomados para estudos porque apresentam, cada um à sua maneira, uma estrutura que os identifica e os diferencia. O *Faro* de Gênova, por exemplo, representa um universo simbólico da potência alcançada pela prática militar no mar, resultante da frustrada individualização do setor público e das limitações geográficas que impediam o desenvolvimento agrário. A identidade genovesa, portanto, se construiu a partir dessas características geográficas que constituíam a limitação de terrenos planos o que restringia ainda mais os espaços disponíveis para assentamentos e para a instalação de atividades econômicas.

No caso carioca, o Cristo Redentor é uma forma simbólica vinculada à identidade religiosa que se propõe a representar não só um grupo específico, mas toda a nação. Dentro desta questão, é importante mencionar a amplitude das representações apropriadas por esses megaeventos que passeiam entre o particular e o geral, por um campo de memória mais amplo que atinge não só o município, mas também todo o país. Segundo Corrêa (2007, p. 12), o referido monumento veio como um meio de reafirmar a visão do Brasil como um país católico, a despeito da República ser dominada pelas ideias positivistas e da separação em 1890 entre Estado e Igreja. A estátua identifica a cidade e qualifica o seu território como tal.

Além de símbolo religioso, o monumento também pode ser interpretado através do seu significado político pelos laços estabelecidos entre a Igreja Católica e o Estado. À propósito, há de considerar que Gênova é uma cidade declaradamente laica, que valoriza o trabalho à contar pela quantidade de associações existentes, como lembra Gazzola (2011), em entrevista.

Os símbolos, enquanto instrumentos de conhecimento e de comunicação, tornam possível o consenso acerca do sentido do mundo social, tornando-se por excelência instrumentos da ordem e da “integração social”. Os sistemas simbólicos distinguem-se conforme vão sendo produzidos e são apropriados por especialistas ou pelo conjunto do grupo. A estrutura e as funções mais específicas das ideologias dependem das condições sociais em que são produzidas e circuladas, conforme os interesses das classes que elas exprimem e também aos interesses específicos daqueles que as produzem e à lógica específica do campo de produção. Como elucidada Bourdieu (2000, p. 13), os sistemas simbólicos devem seu poder ao fato de as relações de força que neles se exprimem só se manifestarem neles em forma irreconhecível de relações de sentido.

Em Gênova, a construção de um novo símbolo, o *Bigo*, além de deixar a marca do arquiteto na reforma urbana desenvolvida, procurou remeter-se às relações de trabalho portuário desenvolvidas ao longo dos séculos aliando o resgate histórico e documental de um modo de fazer e de tecnologias em desuso com a apreciação da paisagem. No Rio de Janeiro, o novo ideal de desenvolvimento econômico que se está procurando construir com vistas à lançar o município na lista das cidades competitivas, se materializa e se simboliza na verticalização dos edifícios. Este é um exemplo claro de que as produções simbólicas servem como instrumentos de dominação uma vez que a transformação visual da zona portuária carioca imprime a ideia de progresso que se quer legitimar.

Bourdieu (idem, p. 10) complementa que “as funções políticas dos sistemas simbólicos são privilegiadas em detrimento de sua estrutura lógica [...] relacionando-se com os interesses particulares das classes dominantes que tendem a apresentá-los como interesses universais, comuns ao conjunto do grupo”. Voltamos a afirmar que o discurso do desenvolvimento econômico sobre o qual discorre a OUC Porto Maravilha nada mais é do que o aumento das desigualdades econômicas e sociais.

A cultura dominante contribui para a integração real da classe dominante [...] distinguindo-os das outras classes; para a integração fictícia da sociedade no seu conjunto, portanto, à desmobilização (falsa consciência) das classes dominadas, para a legitimação da ordem estabelecida por meio do estabelecimento das distinções (hierarquias) e para a legitimação dessas distinções. [...] A cultura que une é também a cultura que separa e que legitima as distinções compelindo todas as culturas a definirem-se pela sua distância em relação à cultura dominante (ibidem).

Como síntese, Bourdieu (idem, p. 11) apresenta as relações de comunicação de modo sempre inseparável das relações de poder que dependem, na forma e no conteúdo, do poder material ou simbólico acumulado pelos agentes envolvidos nessas relações. É por serem instrumentos estruturados e estruturantes de comunicação e de conhecimento que os sistemas simbólicos cumprem a sua função política de instrumentos de imposição ou de legitimação da dominação de uma classe sobre a outra (violência simbólica), contribuindo assim para a “domesticação dos dominados” (ibidem).

O autor adverte ainda que o poder simbólico é quase mágico, no que se refere ao poder de transformar a visão do mundo, de fazer crer e fazer ver, permite obter o equivalente daquilo que é obtido pela força, graças ao efeito de mobilização e só se exerce se for ignorado como arbitrário. Isto quer dizer que o poder simbólico se define em uma relação determinada entre os que exercem o poder e os que lhe estão subordinados. O que faz o poder das palavras, poder de manter a ordem e a subverter, é a crença na legitimidade das palavras e daquele que as pronuncia (idem, p. 14).

Portanto, o aporte teórico de Bourdieu nos leva a entender o campo de produção simbólica como um espaço de luta entre as classes em busca da definição de um mundo social mais conforme aos seus interesses. Nesta batalha, o que está em jogo é apropriação da violência simbólica e do poder de impor “instrumentos de conhecimento e de expressão arbitrários da realidade social” (idem, p. 11). Outro elemento presente nessas disputas e que constitui importante forma de poder é a memória coletiva. Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos e dos indivíduos que dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva.

Entendemos *memória* na mesma acepção de Le Goff (1996) como a propriedade de conservar certas informações, ordenar e reler vestígios que existem apenas na medida em que a organização os mantém ou os reconstitui. A forma de armazenamento dessas informações passa por diversas linguagens, podendo ser escritas, faladas, esculpidas e edificadas. Os dois casos referência construíram suas memórias coletivas, cada um à sua maneira, na lógica dos usos residencial e portuário, que por sua vez atraíram os pequenos comércios.

As intervenções urbanas de Gênova do final do século passado procuraram resgatar e fortalecer a ligação do homem com o mar, dentro de um movimento de resistência e pretenderam atuar no impedimento de que essa memória fosse consumida pelo esquecimento, o que justificou as práticas preservacionistas. Segundo o mesmo Le Goff (*idem*), o processo de esquecimento passa pelas perturbações que a memória causa ao indivíduo ou ao coletivo. É a falta ou a perda, voluntária ou involuntária, da memória coletiva nos povos o que pode determinar perturbações graves de identidade coletiva. Sobre essa questão, foi recorrente neste período a discussão sobre o motivo da comemoração dos 500 anos da descoberta da América, dado à proporção de notícias verificadas nos jornais da época. Como exemplo, temos:

"Viva Colombo", "Abaixo Colombo." [...] Grupos, associações e partidos políticos foram às ruas para lembrar que o empreendimento do navegador genovês, para os índios americanos significou acima de tudo atrocidade e genocídio. Às 17h na Piazza De Ferrari, sob o relógio de aço que marca a contagem regressiva para a Expo '92, Mondo Nuovo organizou um evento dedicado ao "último dia de liberdade" de povos nativos americanos e do Sul do mundo⁴⁴⁵ (*// Secolo XIX*, 11/10/91, p.10).

Na Zona Portuária do Rio de Janeiro, se está construindo neste momento nova memória baseada em outros usos como o de grandes comércios, serviços e institucionais. Esses novos usos, entretanto, desrespeitam os antigos à partir do momento em que imprimem outra escala arquitetônica e urbana, novos fluxos e novas apropriações do espaço de tal forma à desconsiderar a vocação residencial

⁴⁴⁵ No original: "Viva Colombo", "Abasso Colombo". [...] gruppi associazioni e partiti scendono in piazza per ricordare che l'impresa del navigatore genovese, per gli indiani d'America ha significato soprattutto atrocità e genocidi. Alle 17 in piazza De Ferrari, sotto l'orologio d'acciaio che scandisce il conto alla rovescia per l'Expo del '92, Mondo Nuovo ha organizzato una manifestazione dedicata "all'ultimo giorno di libertà" dei popoli nativi americani e del sud del mondo.

do lugar. Se o uso desses instrumentos e dessas políticas realmente se confirmarem como vêm se delineando, tudo isso se revelará nas alterações da paisagem, na verticalização dos novos prédios que formarão grandes torres espelhadas ao longo da costa, no encobrimento das comunidades, no adensamento da ocupação do solo e mais.

Sobre a questão da paisagem social, é necessário referir que as comunidades não têm prioridade nos elementos de memória que se quer preservar e a prova disso é a remoção de muitas famílias tal como denuncia o Comitê Popular da Copa em casos mencionados anteriormente [Vide Capítulos 3 e 4]. Um exemplo emblemático dessa política de exclusão, que sobre a qual falaremos mais adiante, é o caso da manipulação digital de uma foto do Morro Dois Irmãos, que removeu a comunidade do Vidigal e colocou árvores em seu lugar, como se ela nunca tivesse existido [Fig. 138] e [Fig. 137].



Fig. 138 Fotografia manipulada com a remoção da comunidade.



Fig. 137 Fotografia sem manipulação.

Fonte: Jornal O Globo, 25/02/14.⁴⁴⁶

A foto está exposta em um painel na entrada do Village Mall, um shopping em uma área bastante privilegiada na Barra da Tijuca, frequentado por um grupo muito seletivo de pessoas abonadas. Esse é um exemplo simbólico da exclusão social resultante das políticas públicas recentemente aplicadas. Portanto, é evidente o público favorecido por políticas públicas que, quando aplicadas, resultam neste tipo de exclusão social.

⁴⁴⁶ Disponível em: http://oglobo.globo.com/blogs/blog_gente_boa/posts/2014/02/25/apertem-os-cintos-favela-sumiu-525714.asp Acesso em: 25/02/14.

Dentro da sociedade de consumo, onde o homem não é reconhecido pelo o que “se é”, mas pelo o que “se tem”, podemos dizer que aqueles indivíduos que não detêm recursos econômicos estão não apenas excluídos das relações de consumo, como também de todo contexto social, de forma a lhes serem privados valores mínimos de dignidade. É nesse contexto em que se abrem oportunidades para a exclusão e a segregação do homem que está sendo, inclusive, destituído da condição de cidadão. Dentre os resultados, está a marginalização social de uma massa populacional vulnerável e excluída. A guerra contra a pobreza vem sendo substituída pela guerra contra os pobres, como sugere Batista (2004, p.8).

Também faz parte do campo de produção simbólica o reforço de outros valores representativos da cidade. Barcelona, por exemplo, lançou mão de figuras como Miró, Dalí e Picasso no campo das artes, e Cerdá e Gaudí do urbanismo. Trias⁴⁴⁷ explica que as premissas básicas do processo de competição para o desenvolvimento dos símbolos do evento era a necessidade de se afastar das imagens características dos jogos anteriores, assim como enxergar que o símbolo poderia não ser feito com um vocabulário técnico, geométrico e tecnológico. As Olimpíadas anteriores, ressalta Trias (2005, p. 6), apegavam-se aos elementos emblemáticos como as bandeiras, os escudos, os prédios e desde o início Barcelona considerou suprir e ampliar o campo, arriscando a possíveis erros de semântica no caso do universalismo requerido pelo símbolo. Neste sentido, a inegável relação catalã com os artistas mencionados fez com que se definisse, segundo Trias (idem, p. 4), uma “linguagem mais humana, artística, criativa, mais pessoal, mais em contato com os valores comunicativos que se queria transmitir” [Fig. 139].



Fig. 139 Logotipo de Trias para os Jogos Olímpicos de 1992.

Fonte: <http://www.memento.com.br/>

⁴⁴⁷ Josep Maria Trias foi o designer responsável pelo logotipo e pelos pictogramas daqueles Jogos Olímpicos.

O logotipo escolhido, portanto, foi desenvolvido a partir da releitura dos traços de Miró, representando segundo o próprio criador, um atleta saltando ou mesmo correndo através da sugestão de movimento, como nos indica o depoimento a seguir:

O símbolo desenhado quer ser uma síntese [...] de um indivíduo (homem ou mulher) em uma atitude dinâmica (correr ou saltar), os valores acumulados para os descritos antes. O homem como protagonista de uma Olimpíada, o atleta do Mediterrâneo. Assim, o símbolo permite duas leituras: um primeiro e imediato focado em seus valores táteis; um segundo, mais reflexivo e indutivo, de certos valores figuração (TRIAS, 2005, p. 5).

Outra leitura ainda é possível: aquela em que a ilustração poderia representar a “senhora” cidade catalã arriscando-se a saltar os obstáculos urbanos, econômicos, políticos e sociais que lhes assombravam perante a crise de 1970, no ensaio de lançar-se no cenário das principais cidades do mundo. Sobre a criação dos símbolos, Arantes (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012, p. 52) recorda que são extremamente importantes para a formação de uma imagem influente da cidade, voltada para o exterior a qualquer custo cumprindo, sobretudo, as exigências do capitalismo. A meta era a de que Barcelona se tornasse internacionalmente competitiva, atingindo a posição de metrópole e fazendo perdurar as possibilidades surgidas pelo evento de 1992. Dentro desse processo de construção da imagem, a dissociação entre o mar Mediterrâneo e a história da cidade se mostrou impossível. Esses conceitos diferenciados, sua identidade e sua cultura deveriam estar refletidos em símbolos para representar os Jogos Olímpicos de Barcelona.

Nas palavras de Arantes (idem, p.56), talvez o “sucesso” do “Modelo Barcelona”:

”decorra dessa situação-limite: de um certo modo, ter podido combinar regionalismo e neo ou ultramodernismo, teoria do “lugar” e planejamento estratégico, uma fórmula por assim dizer híbrida de urbanismo [...] ou ainda de gestão urbana de molde empresarial americano e previdenciário-cultural (se é possível falar assim) europeu, notadamente francês”.

Ou seja, para a autora Barcelona talvez tenha encontrado o equilíbrio entre as transformações propostas e a valorização da identidade local. Este fato não parece estar acontecendo igualmente no Rio de Janeiro. É fundamental notar que a

expressão sucesso compreendida por Arantes não diz respeito ao fato do projeto ser bom, mas por ter sido replicado e tomado como solução em outros lugares do mundo.

Os autores Borja e Castells (1996, p. 152) concluem que a cidade se expressa melhor como ator social quando realiza a articulação entre as administrações públicas, agentes econômicos públicos e privados, organizações sociais e cívicas, setores intelectuais e profissionais e meios de comunicação social. Para tanto, é imprescindível a mobilização da opinião pública. Sobre o assunto, Arantes (2012) destaca a originalidade do projeto espanhol que pretendeu incrementar a adesão ao ícone da cidade e acentuar a autoestima dos cidadãos. O resultado foi a criação de uma “marca”, originada da articulação entre atores públicos e privados para promover estratégias de desenvolvimento e sua organização para uma ação conjunta.

É importante mencionar que o termo “opinião pública” adotado aqui por Arantes e por Borja e Castells não menciona a participação e a opinião populares nas decisões de projeto urbano, mas sim a posição e a decisão de órgãos públicos e privados. A população foi convocada efetivamente só para a participação nos programas de voluntariado, tanto em Barcelona, como no Rio de Janeiro. O emprego de voluntários na realização de megaeventos visa orquestrar o funcionamento interno e externo, em diferentes funções de acordo com as necessidades da organização (TRIAS 2005, p. 5).

No Rio de Janeiro, o início das inscrições do Programa de Voluntários Rio 2016 será em agosto de 2014, porém, a página oficial Rio 2016⁴⁴⁸ já conta com a divulgação do programa sob título “Alma de Voluntário”, anunciando veicular a melhor frase nas redes sociais, como forma de estimular a participação espontânea. Em Gênova, o voluntariado permitiu, por exemplo, que fossem abertas as portas da Casa de Colombo e da Torre de Sant’ Andrea em um horário não tão restrito (*// Secolo XIX*, 10/05/92, p. 14).

O “modelo Barcelona” inaugurou imagens de marca construídas pela ação combinada do governo local, junto a atores hegemônicos com interesses

⁴⁴⁸ Disponível em: <<http://www.rio2016.com/>>

localizados, agências multilaterais⁴⁴⁹ e redes mundiais de cidades. Um exemplo é a denominada Eurocidades que atualmente reúne mais de 100 importantes cidades da Europa, inclusive Barcelona e Gênova⁴⁵⁰. O Rio de Janeiro, por sua vez, faz parte da *Union de Ciudades Capitales Iberoamericanas*⁴⁵¹ (UCCI) criada em Madri em 1982, tendo conquistado representação frente outras capitais latino-americanas e europeias. Essas articulações conformam um campo de atuação global cujos atores “realizam as leituras das cidades e constroem as imagens, tornadas dominantes mediante estratégias discursivas, meios e instrumentos para sua difusão e legitimação em variadas escalas” (SÁNCHEZ, 2001, p. 31).

Apesar de ser uma articulação global, notamos, dentro dessa prática, a relevância de passar a ideia de que os resultados dependem apenas da atuação de gestão dos governos municipais que conseguiram destacar-se, como um processo construído de dentro para fora. Dentre as múltiplas publicações à exemplo das exaltações das cidades e seus governos locais, destacamos:

A Cidade Maravilhosa cria um porto à sua altura. Declaração de Felipe Góes, Secretário de Desenvolvimento do Município do Rio de Janeiro (ANDREATA, 2010, p. 7).

Ou:

Eis Gênova para o '92. Até alguns meses atrás parecia imaginação: ficção política ou ficção urbanística. De repente, como o clássico quebra-cabeça de estilo italiano, a Gênova de 1992, aquela que eleva o nome de Colombo para mudar sua face e para tentar apresentar-se ao mundo como cidade não só industrial e portuária, torna-se um fato.⁴⁵² (*Il Secolo XIX*, 15/11/91, capa, tradução nossa)

A retórica do discurso elaborado pelos governos locais em associação com as mídias assume um papel importante dentro do circuito de promoção e validação dos

⁴⁴⁹ Segundo Sánchez (2001, p. 31), agências multilaterais são organismos de caráter internacional e ação global, que operam como centros de pensamento, difusão e financiamento de políticas públicas tais como BID, BIRD (Banco Mundial) e ONU (Organização das Nações Unidas).

⁴⁵⁰ A lista das cidades que compõem as *Eurocities* está disponível em: http://www.eurocities.eu/eurocities/members/members_list, Acesso em: 21/02/13.

⁴⁵¹ União das Cidades Capitais Ibero-Americanas, tradução nossa. Dentre as mais de vinte e cinco cidades que fazem parte da UCCI, podemos citar Assunção (Paraguai), Bogotá (Colômbia), Brasília (Brasil), Buenos Aires (Argentina), Lima (Peru), Lisboa (Portugal), Madri (Espanha) e Montevideo (Uruguai).

⁴⁵² No original: “*Ecco Genova per il '92. Fino a pochi mesi fa sembrava fantasia: fantapolitica o fantaurbanistica. Improvvisamente, come il classico puzzle all'italiana, la Genova 1992, quella che issa sul penone il nome di Colombo per cambiare la propria faccia e per provare a proporsi al mondo come città non solo industriale e portuale, diventa un fatto concreto.*”

atuais projetos de cidade pois cria a agenda sobre a qual estes últimos se legitimam. Nesta conjuntura, os projetos são divulgados como emblemas de uma época presente e suas imagens publicitárias constituem as chamadas “cidades-modelo”, tal e qual o caso Barcelona. É importante lembrar que a criação dessa agenda passa pelos conflitos de relações de força entre os atores que orientam as escolhas econômicas e espaciais mas também são acrescentadas as relações de forças simbólicas, capazes de disputar a construção e a difusão de discursos fortes, frutos dos arranjos de poder que comparecem para produzi-los (BOURDIEU, 1998, p.136).

Outro ponto que parece legitimar a ideia de transformação de cidade é o uso de consultoria internacional, como aconteceu, por exemplo, no caso do Projeto Porto Olímpico, feito em parceria com o escritório catalão de Alonso Balaguer, segundo informação do website Cidade Olímpica⁴⁵³. A realização de projetos de renomados arquitetos cujas obras tem alcance internacional é outra ferramenta para fortalecer esse discurso, como o Museu do Amanhã, à cargo do arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Para o caso europeu, cita-se a Convenção sobre o Futuro das Cidades Europeias, realizada em Viena onde se consultou, por três dias, economistas ingleses especialistas em conhecer e estudar cidades. No entanto, Gênova anunciou resultados positivos, conforme mostra o trecho extraído do Jornal *Il Secolo XIX*. A ilustração, é necessário dizer, é uma fotografia do *Matitone*, principal arranha-céu da cortina de prédios localizados na costa genovesa, projetado por *Skidmore, Owings and Merrill*, escritório de Chicago e cuja construção foi concluída em 1992 [Fig. 140].

Richard Knight é talvez a pessoa mais capaz do mundo para julgar uma cidade. As estuda, em nome da Comunidade Europeia. Para ele, "Gênova só pode ficar melhor." Por quê? Porque tem uma posição que representa uma grande oportunidade, dispõe de áreas extremamente úteis para o desenvolvimento, tem todos aqueles canteiros de obras - desde o porto de Voltri à Expo, ao Ducale - que são documentos concretos de uma vivacidade que Richard Knight não encontrou em outras cidades europeias. [...] É um período de três dias, que vem de meses de estudos destinados à um propósito comunitário e Gênova chega superando todos os outros: os documentos apresentados por "Genova Ricerche " [...] são os mais cuidadosos e aprofundados, o relatório em inglês é a única relação que vem distribuída entre os estudiosos presentes através dessa imagem de eficiência genovesa. Não é um cartão de visita recente: na conferência há estudiosos de treze países, incluindo os Estados Unidos [...] estão também na convenção cidades como Barcelona lutando com os Jogos Olímpicos do próximo ano, ou cidades como Lille, que está um passo atrás de Gênova,

⁴⁵³

Disponível em: <<http://www.cidadeolimpica.com.br/noticias/porto-olimpico-sera-referencia-em-habitacao-de-qualidade/>>

mesmo rodando na mesma direção, pois tem como objetivo abordar desde o início a transição da economia baseada na grande indústria à economia de sociedades de serviços.⁴⁵⁴ (*Il Secolo XIX*, 31/10/91, p.7, tradução nossa)



Fig. 140 *Matitone* projetado por Skidmore, Owings and Merrill de Chicago.

Foto: *Jornal Il Secolo XIX*, 31/10/91, p.7

Consideramos os lugares repletos de conflitos, manifestações culturais e representações simbólicas que podem ser expressos em leituras dissonantes na disputa do espaço público e que demonstram diferentes identidades de um só lugar. Recusamos, portanto, qualquer síntese de ideias no discurso urbano pois carregam uma leitura reducionista das relações sociais, já que nas operações de síntese, prevalecem aqueles “traços identitários instrumentais às relações dominantes de poder” (SÁNCHEZ, 2001, p. 38). Entretanto, podemos reconhecer nesses casos um movimento para a construção de uma imagem, em torno de símbolos, evocada por um projeto de caráter transformador.

Nos anos precedentes à Expo '92, a imagem da cidade se construiu – ou se reforçou, uma vez que a cidade sempre esteve ligada às navegações - em torno do

⁴⁵⁴ No original: Richard Knight è forse la persona al mondo più capace di giudicare una città. Le studia per conto della Comunità Europea. Per lui “Genova può solo migliorare”. Perché? Perché ha un posizione che rappresenta una grande opportunità, dispone di aree straordinariamente utili per lo sviluppo, ha tutti quei cantieri aperti – dal porto di Voltri all’Expo, al Ducale – che sono documenti concreti di una vivacità che Richard Knight non ha trovato in altre città europee. [...] È una tre giorni che ne viene da mesi di studi rivolti a un proposito comunitario di largo respiro e Genova vi arriva superando tutti gli altri: i documenti presentati da “Genova Ricerche” [...] sono i più curati e approfonditi, la relazione in inglese è l’única relazione che viene distribuita tra gli studiosi presenti dietro questa immagine di efficienza genovese. Non è un biglietto da visita da poco: al convegno ci sono gli studiosi di tredici Paesi, compresi gli Stati Uniti [...] ci sono al convegno città come Barcellona alle prese con l’olimpiade del prossimo anno, o città come Lille che è un passo indietro Genova anche se marcia sulla stessa direzione di marcia, perchè si propone di affrontare dall’inizio il passaggio da economia fondata sulla grande industria a economia di società di servizi.

símbolo de “Cristóvão Colombo”, transformando-o na temática da ocasião. Diversas publicações sobre o navegador foram retomadas e reeditadas e outras tantas novas surgiram, tornando o assunto inesgotável. A Coleção Colombiana, por exemplo, destacou as múltiplas particularidades do navegador – marinheiro, emigrante e estrangeiro, colonizador, evangelizador, o primeiro europeu visto pela história americana - e o situou como um expoente dentro do processo de construção das identidades genovesas:

Nos novos volumes da Coleção Colombiana pistas, documentos e elementos para reler a descoberta. [...] Então, Colombo retorna inexoravelmente sobre a nossa estrada de europeus como uma recuperação da nossa identidade, como a nossa imagem refletida, como o melhor e o pior de nós. Colombo é o marinheiro genovês arriscado, o emigrante cheio de medos, o estrangeiro rejeitado que, por sua vez, repele os outros. É o homem suspenso entre a cultura tradicional e o fascínio da experiência, aberto em demasia para o Velho Mundo e fechado por demais para o Novo. Primeiro colonizador, primeiro evangelizador, primeiro escravagista e também o primeiro europeu visto pela história americana. Mas Colombo nada mais é do que um expoente de uma identidade múltipla que os outros os atribuíram. É o mito que nos pertence e que continuamente revivemos em uma relação totalizante e, por isso, constantemente conflitual. Portanto, recordar o Centenário não é fácil. Mas a história, sentinela inexorável do passado, nos espera no portão. Para não se perder, ocorre só retornar sobre sua via e percorrê-la no mais simples e no mais correto dos modos: reler os documentos e os fatos que eles nos contam assim para consentir a qualquer um de nós de reencontrar naqueles textos aquilo que nos sirva para entender, refletir e reconstruir por si só aquilo que é também o seu passado⁴⁵⁵. (*Il Secolo XIX*, 12/10/91, p.9, tradução nossa)

O contexto do quinto centenário da descoberta da América suscitou ainda discussão quanto à figura de Colombo, no que diz respeito à sua biografia e ao seu verdadeiro vulto. Segundo a manchete “*Colombo magro, grasso, barbuto. Ci sono*

⁴⁵⁵ No original: Nei nuovi volumi della Raccolta Colombiana spunti, documenti ed elementi per rileggere la “scoperta”. [...] Dunque Colombo ritorna inesorabilmente sulla nostra strada di europei come un recupero di nostra identità, come la nostra immagine riflessa, come il meglio e il peggio di noi. Colombo è il marinaio genovese arrischiato e tenace, l'emigrante pieno di mille paure, lo sfrontato grimpeur sociale, lo straniero respinto, che a la sua volta respinge gli “altri”; è l'uomo sospeso tra la cultura tradizionale e il fascino dell'esperienza, troppo aperto per il Vecchio Mondo, troppo chiuso per il Nuovo tanto da aver paura di riconoscerlo. Primo colonizzatore, primo evangelizzatore, primo schiavista nelle terre americane, egli à anche il primo europeo vinto dalla storia americana. Ma Colombo altro non è invece cha l'esponente di un'identità multipla che gli altri gli hanno attribuito. È il mito che ci appartiene e che continuamente riviviamo in un rapporto totalizzante e perciò costantemente conflittuale. Dunque ricordare il Centenario non è facile. Mala storia, sentinella inesorabile del passato, ci aspetta al vrco. Per non perdersi, occorre solo ritornare sulla sua via e ripercorrerla nel più semplice e nel più corretto dei modi: rileggere i documenti e i fatti che essi ci raccontano così da consentire a ciascuno di noi di ritrovare in quei testi quel che gli serve per capire, riflettere e ricostruire per sé quello che è anche il suo passato.

*almeno cento ritratti del navigatore, tutti di fantasia*⁴⁵⁶ da reportagem que noticia a descoberta de um quadro atribuído a Berruguete que, de acordo com o jornal, revoluciona os estudos sobre o navegador inventado por tantos pintores. Posteriormente houve discussão sobre a origem do retrato, se seria clandestino e se era realmente verdadeiro⁴⁵⁷ mas o que nos interessa neste momento é o fato do debate ter sido levantado justamente nesse período.

O referido texto comunica ainda o lançamento de uma biografia denominada “Iconografia Colombiana”. [Fig. 141] Mais tarde, o tema dispontou entre os livros mais vendidos na Feira do Livro da Galeria Mazzini, juntamente com outras obras sobre índios e assuntos contemporâneos.



Fig. 141 A Figura de Colombo. Alguns dos retratos mais conhecidos e o “verdadeiro” vulto, à direita.

Fonte: Jornal // *Secolo XIX*, 16/11/91, p.11.

Logo em seguida, durante os preparativos para as Colombianas, o maior jornal genovês *Il Secolo XIX* publicou semanalmente, na forma de fascículos, um guia de comemoração dos 500 anos sobre a cidade e a região intitulado “Genova, Genova”, acompanhado de pequenas maquetes ilustrativas do assunto da edição. Mas a descoberta da América não foi tema em todas as edições, embora um capítulo inteiro tenha sido dedicado à Colombo, os protagonistas foram a própria cidade de Gênova, suas ruas, praças, palácios e sobretudo a “gente” daqueles

⁴⁵⁶ Colombo magro, gordo, barbudo. Existem pelo menos cem retratos do navegador, todos “de ficção”, tradução nossa (*Il Secolo XIX*, 16.11.91, capa).

⁴⁵⁷ Na edição de 07/12/91, o Jornal *Il Secolo XIX* mencionou a declaração do periódico “Quotidiano”, de Madri afirmando que o quadro não é de Berruguete e a figura não é de Colombo. O jornal inglês *The European* publicou também um texto de meia página com o título “*King or Columbus in the frame?*”. O artigo assinala a curiosidade de que o retrato atribuído a Colombo é praticamente igual à um conservado na *National Portrait Gallery* de Londres atribuído a Enrico VII, fundador da linhagem Tudor.

anos⁴⁵⁸. Portanto, a iniciativa mostrou-se mais uma forma de recuperar a memória histórica, recordando os tempos de riqueza e o poder político que desempenhava no Velho Mundo, valorizando seus elementos materiais e imateriais.

O *Faro della Lanterna* também conquistou especial atenção em meio ao projeto durante a discussão sobre sua preservação e abertura ao público:

Lions genoveses propõem a valorização do símbolo mais conhecido da cidade e, sobretudo, requerem a chance de vê-lo de perto e visita-lo. E se a Lanterna iluminasse também os turistas? O que se pode fazer pela velha Lanterna, símbolo de uma cidade quase pronta para celebrar o festival mais importante em cem anos? O Lions Clube decidiu levar a questão ao público e às autoridades, convencidas que entre tantas iniciativas colombianas não podemos esquecer o monumento certamente mais conhecido e mais "genovês". E para começar esta campanha de sensibilização organizou recentemente um banquete que se dedica à lanterna e um livro do *Faro*, sem dúvida, entre os mais famosos do mundo, revela "um pouco de tudo" até mesmo no aspecto arquitetônico. Agora, os Lions estão de volta ao campo, motivados pelo lema "Ama mais a tua cidade", que é a ideia de 1992 para o distrito que inclui Liguria, e ainda mais para aqueles que vivem na realidade de uma celebração de quinhentos anos. E para realizar este amor dá prioridade para o símbolo de Gênova. Cada vez mais cercada por torres que já interpretam o futuro da cidade, a Lanterna não se mostra mais como em um tempo em que de cada ponto era bom observá-la. [...] E então, sinto que a Lanterna continue a ser um monumento inalcançável, um pouco como se o Coliseu e a Torre Inclinada fossem de visão distantes, quase miragens [...] "A visita em si, coroada por uma vista do porto e da cidade que são permitidos apenas imaginar, é algo muito complexo para merecer uma proibição sem fim?"⁴⁵⁹ (*Il Secolo XIX*, 29/01/92, p. 13, tradução nossa).

⁴⁵⁸ O primeiro fascículo foi divulgado nas bancas no dia 15/02/92 (*Il Secolo XIX*, 09/02/92, capa) e tratava da navegação; o segundo trazia o *Banco San Giorgio* e o porto (o prédio mais antigo da costa); o terceiro abordava o porto e o entorno de 1450 e trazia a terceira parte da maquete de *Piazza Banchi*; o quarto, os mercantes, marinheiros, corsários e o mar; o quinto era sobre a pintura flaminga; o sexto sobre as *botegas*, artesãos e indústrias; o sétimo sobre os notários e segredos e assim por diante. De acordo com pesquisa nos jornais do período.

⁴⁵⁹ No original: *I Lions genovesi propongono la valorizzazione del più noto simbolo della città e soprattutto chiedo la possibilità di vederlo da vicino e visitarlo. E se la Lanterna illuminasse anche i turisti? Che cosa si può fare per la vecchia Lanterna, simbolo di una città quasi pronta a celebrare la festa più importante da cent'anni a questa parte? Il Lions Club ha deciso di proporre il tema all'opinione pubblica e alle autorità convinto che tra tante iniziative colomiane non si possa dimenticare il monumento sicuramente più noto e più "genovese". E per avviare questa campagna di sensibilizzazione ha organizzato di recente un convivio, dedicato proprio alla Lanterna e a un libro che del Faro, senza dubbio tra i più famosi al mondo, svela un po' tutto anche sotto l'aspetto architettonico. Adesso il Lions torna in campo, sollecitato da un motto "Ama di più la tua città" che è l'idea del 1992 per il distretto che comprende la Liguria, e più ancora per chi vive nella realtà di una celebrazione cinquecentesca. E per concretizzare questo amore mette al primo posto il simbolo di Genova. Sempre più circondata da torri slanciatissime che già interpretano il futuro della città, la Lanterna non svetta più come una volta, quando ogni punto era buono per osservarla. [...] E poi, dispiace che la Lanterna continui a essere un monumento irraggiungibile, un po' come se il Colosseo e la Torre pendente fossero delle visioni lontane, quasi dei miraggi [...] "La visita vera e propria, coronata da un panorama del porto e della città che ci è permesso soltanto immaginare, è davvero così complessa da meritare una proibizione senza fine?"*

A restauração foi efetuada, como pudemos constatar na notícia do mesmo periódico, no dia 26/03/92. Mas além de resgatar velhos símbolos para o fortalecimento de sua imagem, Gênova instituiu novos marcos como o *Bigo*, elevador panorâmico em forma de grua que se eleva no coração do porto. A obra, instituiu um novo elemento de valor simbólico na paisagem genovesa principalmente porque o elevador reverenciou o que a cidade tem de mais significativo: seu centro histórico, com prédios, ruas, telhados etc. Mais uma vez a evocação do amor do genovês pela cidade busca legitimar as intervenções urbanas.

Imagem decolar verticalmente a partir do coração do porto de Génova, a poucos metros do *Palazzo San Giorgio*, bem como o cinturão de ferro da Sopraelevata, pleno centro da área da Expo, em frente ao famoso bairro de Millo, o Acquario das maravilhas à dierita, os Magazzini del Cottone lá embaixo, no fundo. [...] Com a inauguração da Expo aquele elevador se tornará talvez a “marca” do evento. Cada genovês que ama a sua cidade fará fila para subir e descobri-la, observe, em uma perspectiva nova. Obrigado Colombo⁴⁶⁰ (*Il Lavoro*, 01/04/92, p.3, tradução nossa).

No Rio de Janeiro, os marcos materiais que convêm no estabelecimento de identidades são especialmente elementos naturais e monumentos, por serem avistados de longe e por anunciarem a “Cidade Maravilhosa”. Dentre eles, citamos o Cristo redentor e os morros que conformam uma geografia bastante peculiar. Neste processo são tomados também elementos imateriais da cultura carioca representada pelo samba e pelo futebol.

No comercial de uma marca de bebida, os morros do Pão de Açúcar [Fig. 142], principais símbolos do país, se transformaram em um gigante que desperta e caminha no meio da Baía de Guanabara, fazendo menção ao Hino Nacional “gigante pela própria natureza”. Evidente que se trata de um vídeo comercial, porém, sua representatividade mostrou-se tão ampla que a expressão “o gigante acordou” tomou outros significados, transformando-se em um dos maiores lemas das

⁴⁶⁰ No original: *Immaginate di decollare verticalmente dal cuore del porto di Genova, a pochi metri da Palazzo San Giorgio, oltre la cintura di ferro della Sopraelevata, pieno centro del quartiere dell'Expo, davanti al famoso quartiere Millo, l'Acquario delle meraviglie sulla destra, i magazzini del Cottone laggiù, sullo sfondo. [...] Con l'inaugurazione dell'Expo quell'ascensore diventerà forse il “marchio” della manifestazione. Ogni genovese che ama la sua città farà la coda per salirci e “scopirla”, appunto, in una prospettiva nuova. Grazie Colombo.*

manifestações de 2013⁴⁶¹. O gigante, que inicialmente referia-se a um símbolo carioca (Morro do Pão de Açúcar) passou a representar uma ideia nacional: o gigante do Hino Nacional.



Fig. 142 O Gigante não está mais adormecido.

Fonte: www.johnniewalker.com.br

Outra forma de construir a imagem carioca, muito utilizada pela Prefeitura Municipal é o apelo simbólico aos ícones e monumentos⁴⁶², cuja “natureza afetiva de sua vocação [monumento] é essencial: não se trata de constatar coisa alguma nem, tampouco, de entregar uma informação neutra mas de suscitar, com a emoção, uma memória viva” (CHOAY, 2001, p. 18). A especificidade do monumento consiste então no seu modo de ação sobre a memória que mobiliza a sociedade, para que a memória do passado vibre no presente, em modos de defesa contra a dissolução do tempo, estabelecendo um elo com as origens.

É neste sentido que a figura do Cristo Redentor erigido no Morro do Corcovado vem sendo explorada em todas as imagens relativas aos Jogos Olímpicos e à Copa do Mundo, verificando-se por exemplo nos websites dos órgãos de governo. A fotografia a seguir [Fig. 143] sintetiza as formas como são empreendidos pelos gestores desses eventos os elementos materiais e simbólicos da cidade para a criação de uma imagem a ser vendida.

⁴⁶¹ Vide reportagem Revista Exame Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/o-ano-em-que-o-gigante-acordou> Acesso em: 31/12/13.

⁴⁶² Entende-se por monumento a herança do passado que constitui em um material onde se aplica a memória coletiva. Tem a função de fazer recordar enquanto sinal do passado e de perpetuar, de forma voluntária ou involuntária, os testemunhos das sociedades (LE GOFF, 1996, p. 535).



Fig. 143 Imagem da página inicial do portal Cidade Olímpica.

Fonte: <http://www.cidadeolimpica.com.br/>

Primeiramente é necessário discorrer sobre a questão da marca. Lembramos que já discutimos aquela desenvolvida para o evento espanhol e agora nos deteremos à questão aplicada nos casos. O Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos Rio 2016 lançou em abril de 2010 o edital para o Processo Seletivo de contratação da empresa responsável pela criação da marca do evento. A empresa vencedora ganhou R\$ 50 mil pela criação da marca e assinou contrato de seis meses, com possibilidade de renovação, com o Comitê Rio 2016 para prestação de serviços de *design*⁴⁶³.

Sobre o processo da criação da marca [Fig. 144], pouco é esclarecido nos documentos oficiais disponíveis para consulta. No vídeo divulgado pela própria empresa Tátil Design de Ideias, pode-se constatar a mesma linha de expressões utilizadas pela equipe de Trias, designer espanhol. O discurso é semelhante: criar uma marca mais “humana” que represente o espírito acolhedor dos cidadãos e cuja ação coletiva busque referências na pintura e na arquitetura. Os designers ressaltam a intenção de mobilização, “pessoas precisam ser inspiradas pela marca” e o espírito de participação que querem incitar sob a alocação de que se um dos personagens sai da figura, o restante cai. Destacam ainda que se trata de “uma marca escultura”, “uma cidade escultura”, “uma marca pro [sic] mundo”, “mais do que a forma”, “mais do que um símbolo e logotipo”, passagens bastante expressivas sobre o peso adquirido pela marca dentro da realização de um megaevento⁴⁶⁴.

⁴⁶³ Neste momento surgiram críticas e suspeitas quanto à autoria do trabalho, com insinuações de plágio quanto à semelhança com a logo da Telluride Foundation, instituição filantrópica norte-americana, que teria se inspirado no famoso quadro *La Danse*, do pintor francês Henri Matisse. Fred Gelli (sócio e diretor da Tátil Design de Ideias) defendeu-se alegando que o seu trabalho passou pela triagem do sistema de avaliação de propriedade intelectual. O COI fez, durante seis semanas, “uma investigação em cada continente, verificando a possibilidade de qualquer tipo de conflito entre a nossa marca e outras marcas que já existam”, afirma o idealizador da marca.

⁴⁶⁴ Vídeo disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=cFnL4eo2094> Acesso em: 11/09/13.



Fig. 144 Marca dos Jogos Olímpicos Rio 2016

Fonte: <http://www.rio2016.com/>

Os profissionais concluem que o abraço realizado entre os três personagens, envolvendo os morros do Pão de Açúcar de um modo abstrato, adquiriu uma “dimensão muito simbólica”. Sendo assim, o processo de compor imagens dotadas de valor simbólico de forte apelo contribui para a construção da identidade e, posteriormente, para a elaboração de novas paisagens intrinsecamente ligadas entre si. Eis a importância sublinhada pelos designers de “entrar na marca” e “se envolver com o que ela representa”.

No dia 02 de maio de 1988 o Comitê Nacional Colombiano adotou um logo particular como imagem oficial de todas as Celebrações Colombianas de 1992. O desenho era constituído pela bandeira de Gênova em formato de vela, sobre o mar nas cores da bandeira da Itália (verde, branco e vermelho), emoldurados pelas inscrições 500, referentes ao quinto centenário da descoberta da América. [Fig. 146] O mascote, desenhado pela Disney Itália - que também desenhou o mascote da Expo '92 de Sevilha, era um gato em trajes medievais típicos italianos, semelhantes ao do navegador homenageado [Fig. 145].

Fig. 145 *Gatto Cristofaro*.
Mascote das Celebrações
ColombianasFig. 146 Logo das Celebrações
ColombianasFonte: <http://www.comunicarelascopea.bibliotecadigenova.it/9/index.html>

As imagens-síntese oficiais, aquelas que se impõem como dominantes em cada cidade onde opera um projeto de modernização urbana definido e explicitado, não deixam margem para dúvidas ou interpretações diversas sobre a informação que veiculam; não oferecem alternativas à sua decodificação. Organizam, a seu modo, a cidade, tornando-a simbolicamente eficiente, uma espécie de publicidade que concretiza o modo de reconhecê-la e avaliá-la. Leituras oficiais da cidade, que configuram imagens, costumam ser mostradas com a aparência de objetividade, apresentando fatos sociais como inquestionáveis. Entretanto, são umas das linguagens do poder, convenção social e política questionável (DUNCAN & LEY, 1993; MASSEY, 1993).

5.3 PAISAGEM É PATRIMÔNIO

A partir das considerações apresentadas no Capítulo 4, podemos, portanto, promover uma discussão em relação à abordagem da paisagem pelo patrimônio. Partindo da premissa de que a paisagem urbana é um patrimônio, pois toda paisagem urbana é cultural, avaliamos que o próprio conceito de patrimônio é um dilema frente ao de paisagem e, para esclarecer esse impasse, inicialmente apresentaremos algumas exposições sobre os termos. Para entendermos o que isso significa é necessária uma discussão a respeito da acepção da palavra paisagem. A obra de Corner (1999) representa uma contribuição para o avanço do conceito pois lhe atribui significado em relação ao construído:

Nunca o poder da ideia de paisagem é subestimado ou separado do espaço físico. De maneiras complementares, cada autor fala da paisagem tanto como meio espacial ou como imagem cultural. Como tal, a construção do espaço da paisagem é inseparável da forma particular de ver e agir⁴⁶⁵

A paisagem é um meio de troca permanente, que está incorporado e envolvido dentro das práticas imaginativas e materiais de distintas sociedades em diferentes momentos. Segundo o autor (idem, p. 05) as paisagens acumulam camadas práticas com cada nova representação ao longo do tempo, e inevitavelmente engrossam e enriquecem a gama de interpretações e possibilidades. Corner pondera ainda que a ideia de paisagem não é universalmente

⁴⁶⁵ No original: "Never is the power of the landscape idea underestimated or severed from physical space. In complementary ways, each author speaks of landscape as both spatial milieu and cultural image. As such, the construction of landscape space is inseparable from particular ways of seeing and acting."

compartilhada nem se manifesta da mesma forma em todas as culturas e épocas, o seu significado e valor, juntamente com suas características físicas e formais, não são fixos (idem). A partir dessas considerações podemos entender como o conceito de paisagem está sedimentado de formas diferentes nos casos referência aqui apresentados. Em suma, a forma de ver a paisagem depende dos valores à ela atribuídos por cada cultura. À esse conjunto de valores, chamamos patrimônio.

Interpretamos a *paisagem* como um conceito de muitos significados porque engloba além da sua forma material resultante da ação humana transformando a natureza, a forma simbólica, impregnada de valores.⁴⁶⁶ Para sua compreensão, é necessário que se apreendam seus significados pois são esses que lhe dão sentido. Em outras palavras, a paisagem é um produto cultural, com os seus significados em torno das relações entre sociedade e natureza.⁴⁶⁷ Considera-se ainda a paisagem urbana como a ação ao longo do tempo da cultura sobre a paisagem natural e é composta pela associação distinta de formas ao mesmo tempo físicas e culturais (CORREA; ROSENDAHL, 1998. p. 9). Em outras palavras, essas formas exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza (SANTOS, 2002). A paisagem não é um simples amontoado de elementos geográficos desordenados, mas sim, o resultado da combinação dinâmica (em constante transformação) de elementos físicos, biológicos e sociais e condensa um processo de acumulação de experiências políticas, econômicas e culturais (BERTRAND, 1971). De forma bem resumida, e isto deve ficar claro, é inerente ao conceito de paisagem a sua dimensão cultural. Pensar a paisagem é também reconhecer a perspectiva simbólica embutida na construção de sentido deste conceito. É a expressão do modo particular como uma específica sociedade está organizada em um dado tempo e espaço, isto é, considerando a formação econômica e social.

⁴⁶⁶ Essa concepção passou a ser desenvolvida na geografia a partir da década de 1970, tendo como ícone a figura de Cosgrove, graças à qualidade de suas reflexões teóricas e estudos empíricos realizados. O geógrafo incentivou o movimento de reavaliação das áreas científicas das Ciências Humanas e contribuiu, portanto, para a introdução no campo da Geografia de uma teoria vista de forma não linear, uma vez que estabeleceu relações entre os conceitos trabalhados de maneira cronológica não tradicional, assumindo um nítido caráter de geografia histórico-cultural (CORRÊA, 2001, p.11).

⁴⁶⁷ A paisagem passou a ser compreendida como o resultado da relação entre a terra e as culturas à partir de Goethe, Humboldt, Ritter e Richtofen, estudiosos da geografia física.(VITTE, 2007, p.71)

A inserção da paisagem em uma formação social constitui grande contribuição de Denis Cosgrove (1984), desconectando-a da visão da paisagem como o resultado da cultura agindo ao longo do tempo sobre uma paisagem natural, conforme a interpretação saueriana (CORRÊA, 2011, p.13). A Carta Patrimonial Recomendação Europa (1995) vem confirmar a contribuição de Cosgrove e emprega o termo conforme três acepções culturais de acordo com a maneira pela qual “determinado território é percebido por um indivíduo ou por uma comunidade; dá testemunho ao passado e ao presente do relacionamento existente entre os indivíduos e seu meio ambiente; ajuda a especificar culturas e locais, sensibilidades, práticas, crenças e tradições”⁴⁶⁸ (RECOMENDAÇÃO EUROPA, 1995, p. 3). A carta apresenta ainda, dentre outras definições, a noção de Áreas de Paisagem Cultural como sendo porções de paisagem delimitadas topograficamente, com combinações naturais e humanas específicas que ilustram o estabelecimento e a evolução de determinada sociedade, seu caráter através do tempo e do espaço e os valores sociais e culturais reconhecidos em diferentes níveis territoriais (idem).

No Brasil, a Portaria nº 127 de 30 de abril de 2009⁴⁶⁹ representa uma melhoria no sentido da chancela da Paisagem Cultural por considerar, no inciso III do art. 3º, “o caráter dinâmico da cultura e da ação humana sobre as porções do território a que se aplica, convive com as transformações inerentes ao desenvolvimento econômico e social sustentáveis e valoriza a motivação responsável pela preservação do patrimônio”. O documento define, no inciso I do art. 1º, o conceito como “uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de integração do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”. Entretanto, por ser um instrumento recente, há uma série de dúvidas no que tange à eficiência sua empregabilidade. A portaria também representa uma tentativa de constituir a interação das demais categorias de patrimônio tais como imaterial, material, arqueológico, paleontológico, genético, ambiental, científico etc.

Entretanto, a paisagem não é apenas o produto, mas um agente ativo que desempenha importante papel na reprodução da cultura. Segundo Berque

⁴⁶⁸ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=266>> Acesso em: 10/12/13.

⁴⁶⁹ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1236>>

(1998/1981) é simultaneamente marca e matriz. A exemplo, temos as paisagens dos dois casos referência que, mesmo tratando-se de cidades capitais com características semelhantes de atração de populações em busca de oportunidades de trabalho e de empresas à procura de crescimento econômico, desenvolveram paisagens bastante peculiares em função do modo como se deu ao longo dos séculos a relação do homem com o ambiente natural. Gênova, cidade medieval que historicamente limitou e restringiu as autonomias locais afim de manter a sua tradição econômica, fato que significou também a limitação no seu desenvolvimento urbano, e que originou uma cidade com tecido urbano compacto e densificado. O Rio de Janeiro, cidade com poucos resquícios preservados do período colonial, com limites urbanos bastante fluidos, ampla e fragmentada malha urbana estendida ao longo de um território dilatado e resultante de um rápido e desordenado crescimento populacional do início do século 20 ainda mantém com o ambiente natural uma relação ímpar, dificilmente encontrado em outra capital, nem mesmo na América do Sul.

Ao mesmo tempo em que identificamos nos casos referência a paisagem como resultado cultural da ação do homem, a vemos atuando como um agente interferindo a (re)produção da cultura pois, as práticas sociais se mostram de maneira diferente nos dois casos. Em Gênova, a relação dos habitantes com a paisagem varia de acordo com a estação do ano. No sol escaldante do verão, os residentes e os turistas ocupam as escadarias das catedrais e as pequenas praças no centro histórico para degustação da culinária genovesa, sendo que a cena mais recorrente é a de famílias tomando *granita*, *gelato* ou comendo *focaccia*.⁴⁷⁰ Na esplanada do *Porto Antico*, presenciamos muitos imigrantes vendendo suas mercadorias, apresentações musicais de grupos populares, bares cujas mesas estendidas nas calçadas oferecem aperitivos etc. No dia a dia, portanto, é hábito o uso do espaço público construído, praças secas, esplanadas e parques fortificados

⁴⁷⁰ *Granita* é uma sobremesa semi-congelada, uma espécie de picolé de fruta triturado que é vendida em copos de vários tamanhos, podendo ser acrescentados vários tipos de calda, sendo a mais comum a de framboesa. O *gelato* é o sorvete italiano. A *focaccia* é uma massa de pão fina, elaborada com azeite de oliva, alecrim e sal. É consumida tanto no café da manhã como em um lanche no meio da tarde.

para a recreação. Nos fins de semana, quem pode sair da cidade vai até a praia mais próxima.⁴⁷¹

No inverno, obviamente, a apropriação de lugares públicos é consideravelmente menor e os lugares de socialização, de trocas comerciais e de conflitos se tornam os interiores de bares, padarias e cafés, localizados nos becos e vielas, que vendem caldos, sopas, vinhos, *vino caldo*⁴⁷² e tudo o mais necessário para proteger do rigoroso vento frio e da neve constante. São tempos austeros onde as plantas morrem, as estruturas de terraços e coberturas se deterioram com os vendavais e a paisagem da cidade se transforma radicalmente.

No Rio de Janeiro, as práticas sociais são basicamente as mesmas durante o ano inteiro porque a temperatura e o clima não variam muito. As práticas estão ligadas diretamente ao contato com a natureza, elemento extremamente importante e valorizado na paisagem carioca. A relação do morador ou mesmo do turista com o mar ou com o verde se mostra no dia a dia. De forma geral, desde as comunidades até os apartamentos mais luxuosos têm vista privilegiada para o mar, para a floresta e para os morros. Da janela do ônibus, do trem, do metrô ou do carro particular, no trasloco entre residência e local de trabalho, é possível apreciarmos o pôr do sol entre os morros ou a lua próxima ao Corcovado. As atividades se estendem um pouco mais durante a noite e os hábitos de lazer compreendem, além das atividades esportivas, o clássico futebol, bate-papos em bares e botecos, organização de churrascos e festas nos parques, na Lagoa e até mesmo sobre as calçadas etc.

A paisagem da cidade genovesa, mais homogênea, com prédios bastante preservados, apesar da maioria se encontrar em más condições de manutenção; a paisagem carioca, totalmente heterogênea, constituída pela miscelânea entre os prédios em altura e as casas das comunidades, emoldurada por elementos naturais marcantes como a geografia dos morros, parques e florestas.

⁴⁷¹ É importante lembrar que mesmo para frequentar as praias mais próximas é necessário dispor de algum dinheiro uma vez que se tratam de ambientes privados, geralmente cercados cuja entrada é permitida somente mediante pagamento o que restringe a frequência à grupos seletos. Isto ocorre diferentemente do caso carioca, onde o acesso às praias é liberado, o que possibilita a integração de diferentes camadas sociais e a socialização do espaço.

⁴⁷² Quentão, tradução nossa.

A paisagem tem inquestionável presença material, ainda que passem a existir, segundo Cosgrove (s/d, p. 3), apenas no momento de sua apreensão por um observador externo e, portanto, têm uma poética complexa e política. Estas características tornam a paisagem frustrante para aqueles preocupados com a clareza conceitual e com a exatidão de definição. Paisagem é também um termo de conexão. Grande parte deste apelo aos ecologistas, arquitetos, planejadores e outros preocupados com a sociedade e o desenho de ambientes reside na capacidade de combinar elementos incomensuráveis ou mesmo dialeticamente opostos: processo e forma, natureza e cultura, terra e vida. A paisagem transmite a ideia de que a combinação delas é – ou deveria ser – balanceada e harmoniosa, e que esta harmonia é visível geograficamente. Balanço e harmonia carregam um peso moral positivo, tanto que uma paisagem desordenada ou sem forma parece algo como uma contradição. Valores cênicos tais como agir como um “barômetro moral de comunidade bem-sucedida: humano, natural ou em combinação” (idem, p. 7).

“uma maneira pela qual muitos europeus representaram para si próprios e para os outros o mundo ao seu redor e suas relações para com ele, e através do qual comentaram suas próprias relações sociais” (COSGROVE, 1984, p. 1).

Reconhecemos a paisagem como um “modo de ver o mundo” (COSGROVE, 1998, p.13), e por considerar que pode ser vista de diferentes formas, dentre elas a política, a artística e a técnica, gerando inúmeras possibilidades de análise, viemos levantar considerações sobre a paisagem nas suas formas econômica e social, além da forma cultural, é claro, que lhe é indissociável. Nesta discussão, é necessário salientar que a paisagem não é meramente o mundo que vemos, como um registro imparcial; é, isto sim, a construção, a composição desse mundo. Vincula-se à ação prática em um período de transformações na sociedade, envolvendo as formas de apropriação e de controle do espaço. Assim sendo, tanto a paisagem do *Porto Antico* de Gênova, quanto à do Porto Maravilha no Rio de Janeiro, decorrem do movimento mundial de transformação e de valorização econômica das frentes marítimas deflagrado nas últimas décadas, mesmo que esta última ainda esteja em transformação. Deste modo, a comparação entre as duas, com as suas similitudes e seus contrastes, nos permite prognosticar alguns acontecimentos sobre os quais discorreremos ao longo deste capítulo.

A observação e a interpretação da paisagem são os pontos de partida para o entendimento das relações entre sociedade e natureza. Entretanto a relação inversa também é verdadeira: um viés para entendermos a paisagem também pode se dar a partir de um acurado estudo sobre as relações sociais e essas relações nos ajudam a conhecer melhor o mundo em que vivemos. É através do reconhecimento dessas relações, e tecendo conexões entre os conceitos de paisagem e patrimônio que estabeleceremos as considerações ao longo deste tópico.

Choay (2001, p. 28) observa que o conceito de Patrimônio Cultural sempre esteve intimamente ligado ao de Monumento Histórico, este último que aparece nos escritos de Millin⁴⁷³ já em 1790, no contexto da Revolução Francesa. O conceito de Patrimônio sofreu grande reformulação a partir dos anos 1960, com a ampliação crescente do seu campo e de sua abrangência. De maneira sucinta, podemos dizer que a grande transformação se deu no deslocamento da esfera dos valores históricos e artísticos⁴⁷⁴ para a dos valores culturais e urbanos.⁴⁷⁵ Na Assembléia Geral da Unesco (1972) ainda se verificou a ligação entre os dois conceitos [Patrimônio e Monumento] que consistia nos monumentos, conjuntos de edifícios e sítios arqueológicos que apresentavam ‘um valor universal excepcional do ponto de vista da história da arte ou da ciência’ (CHOAY, 2001, p. 207). A ideia de patrimônio urbano ganhou corpo definitivamente apenas em 1975, como lembra Castriota, em documentos produzidos no Ano Europeu, mas é importante expor que essa reflexão não aparece abruptamente naquele continente. É bom lembrar que a experiência de intervenção no Centro Histórico de Bologna surgiu no período entre-guerras, obra de Gustavo Giovannoni.

⁴⁷³ MILLIN, L.A. *Antiquités nationales ou Recueil de monuments*, Paris, 1790-1798, 6v.

⁴⁷⁴ Em 1937, por exemplo, o Decreto Lei Nº25 se referia ao patrimônio histórico e artístico nacional, como vemos no trecho extraído: “Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.” Texto publicado no Diário Oficial da União de 6/12/37.

⁴⁷⁵ Na Constituição Federal, por exemplo, o conceito se amplia, no Art. 215, Seção II:

DA CULTURA

§ 3º “A lei estabelecerá o Plano Nacional de Cultura, de duração plurianual, visando ao desenvolvimento cultural do País e à integração das ações do poder público que conduzem à: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 48, de 2005) I defesa e valorização do patrimônio cultural brasileiro; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 48, de 2005)

E no Art. 216:

“Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”

Para compor esse quadro dos diversos significados que o conceito de *Patrimônio* adquiriu ao longo dos anos, levamos em consideração a sua trajetória desde 1937, quando foi introduzido o conceito no Brasil; passando por pontos primordiais abarcados pelas Cartas Patrimoniais e chegando no aporte teórico de autores como Choay. Começamos pela Carta de Amsterdã (1975), que põe a conservação do patrimônio arquitetônico como o objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico e territorial e que considera que a “reabilitação de bairros antigos deve ser concebida e realizada, tanto quanto possível, sem modificações importantes da composição social dos habitantes, e de uma maneira tal que todas as camadas da sociedade se beneficiem de uma operação financiada por fundos públicos”⁴⁷⁶ (1975, p. 2). A subsequente Declaração de Nairóbi, da UNESCO, considerou as ameaças e agressões ao meio ambiente agravadas por “estruturas coniventes com a miséria assim como com um consumismo e um desperdício abusivos”⁴⁷⁷ (1982, p. 2).

Desde a década de 1980, podemos destacar aspectos importantes da Declaração de Tlaxcala (1982) que apontou para a obrigação moral dos governos de cada estado e para o direito da comunidade de acompanhar os processos de conservação e de reabilitação de pequenas localidades. Na mesma oportunidade, foram citados o consumismo e o modo de vida estranhos à tradição como fatores que favorecem a destruição do patrimônio e facilitam o desprezo aos próprios valores.

A Conferência de Nara (1994) definiu a importância de promover um maior respeito em relação à diversidade do patrimônio cultural, alargando os conceitos concebidos na Carta de Veneza (1964), considerando o valor de autenticidade na prática de conservação. Autenticidade é o principal fator de atribuição de valores do patrimônio cultural. É obtida através do conhecimento e compreensão de levantamentos de dados a respeito da originalidade dos bens, assim como suas transformações ao longo do tempo. Os valores diferem de cultura para cultura e a alteridade deve ser julgada dentro do contexto cultural a que pertence. A autenticidade depende da natureza específica de seus valores patrimoniais e a

⁴⁷⁶ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=246>> Acesso em: 10/12/13.

⁴⁷⁷ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=253>> Acesso em: 10/12/13.

credibilidade e veracidade das pesquisas relacionadas. A Carta de Brasília (1995), coloca a questão da autenticidade⁴⁷⁸ à partir da realidade regional dos países do Cone Sul e sublinha que dentro de um mesmo país não há uma única identidade podendo, inclusive, existir identidades conflitantes.

A Carta Recomendação Europa (1995) adotada pelo Comitê de Ministros do Conselho da Europa é a primeira carta patrimonial dedicada inteiramente à conservação de áreas de paisagens culturais suscetíveis à destruição e transformação prejudiciais. O documento estabelece a definição de conceitos tais como Conservação⁴⁷⁹, Política Paisagística⁴⁸⁰ e Poluição Visual⁴⁸¹, além dos já mencionados Paisagem e Áreas de Paisagem Cultural. Dentre os fenômenos de degradação física, são preocupações do comitê: o desenvolvimento urbano insuficientemente planejado e executado; a instalação de grandes construções ou de infra-estrutura de transportes sem a necessária avaliação a respeito do caráter e das áreas onde estão situadas; negligência ou inadvertência sobre o valor das paisagens culturais⁴⁸² (RECOMENDAÇÃO EUROPA, 1995, p. 4).

Com base nas contribuições desta carta, e embora no caso italiano não tenhamos verificado desrespeito e negligência sobre o valor da paisagem de forma tão profunda nas reconstruções e nas infra-estruturas implantadas (constatamos alguns casos isolados e outros independentes do projeto *Porto Antico*), no cenário carioca, entretanto, podemos prognosticar por meio da sequência dos fatos apontados no decorrer desta tese que estamos nos encaminhando para a criação de

⁴⁷⁸ Segundo a Carta de Brasília (1995, p. 3), autenticidade está intimamente ligada à ideia de verdade: “autêntico é o que é verdadeiro, o que é dado como certo, sobre o qual não há dúvidas [...] nos encontramos diante de um bem autêntico quando há correspondência entre o objeto material e seu significado”. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=265>> Acesso em: 10/12/13.

⁴⁷⁹ “A aplicação dinâmica das medidas apropriadas, dos pontos de vista legal, econômico e operacional, para preservar determinados espólios da destruição ou deterioração e salvaguardar seu futuro” (RECOMENDAÇÃO EUROPA, 1995, p. 3). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=266>> Acesso em: 10/12/13.

⁴⁸⁰ “Todas as estruturas concorrentes definidas pelas autoridades competentes e relativas a diferentes atividades do poder público, de proprietários de terras e de outros interessados na evolução orientada de uma paisagem e em sua valorização, de acordo com os desejos da sociedade como um todo (idem).

⁴⁸¹ “Degradação ofensiva à visualidade resultante ou de acúmulo de instalações ou equipamento técnico (torres, cartazes de propaganda, anúncios ou qualquer outro material publicitário) ou da presença de plantação de árvores, zona florestal ou projetos construtivos inadequados ou mal localizados” (idem).

⁴⁸² Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=266>> Acesso em: 10/12/13.

uma grande cicatriz urbana, resultante de intervenções que em vez de promover preservação e requalificação, podem causar a deterioração material, imaterial e cultural do lugar. Sobre essa questão, apresentaremos as comprovações ao longo deste capítulo.

Para ultrapassar a discussão travada nas cartas patrimoniais, entendemos Patrimônio como um modo de lidar com o passado a partir de elementos (sejam eles materiais ou imateriais) que compreendem um legado, seja ele construído intencionalmente ou não pela sociedade. Interessa aqui, especialmente, o sentido do conceito de Patrimônio aplicado à paisagem, porém, para alcançar essa definição, foi necessário e inevitável percorrer o caminho da construção do termo.

Retomando a discussão sobre os dois conceitos [Patrimônio e Paisagem], o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural realizado em Ouro Preto (2009)⁴⁸³ constatou a incipiência do estudo do termo Paisagem Cultural dentro do próprio IPHAN que declara ser recente a criação do setor responsável, o que implica na pouca experiência em relação à outros setores. “Existem ainda nessa fase inicial, mais perguntas do que respostas” (IPHAN, 2010, p. 47). No mesmo documento são citados os desafios específicos enfrentados pela Paisagem Cultural dos quais podemos mencionar a compreensão do conceito por parte de especialistas e ambientalistas (idem, p. 48). No encontro foi ressaltada ainda a importância da assimilação do termo no que se refere à sua abrangência e complexidade; e a urgente exigência de se definir gestores da paisagem, considerando a deficiência de especialistas, a descontinuidade política e a necessidade de se prever e assegurar fontes de recurso.

Neste momento é importante realizarmos uma pausa na discussão sobre a acepção da palavra patrimônio para que possamos mencionar dois pontos importantes. Gênova, mesmo antes de se tornar Patrimônio Mundial da UNESCO, fato ocorrido somente em 2006, desenvolveu o projeto do *Porto Antico* para a Expo '92 demonstrando preocupação com a preservação da sua paisagem, uma vez que obedeceu as diretrizes estabelecidas pelo Parecer nº 167, do *Comune* de Gênova,

⁴⁸³ Evento organizado pelo IPHAN, com o apoio do Ministério da Cultura e do Governo Federal. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1653>> Acesso em: 10/12/13.

que partem da valorização no sentido cultural e social, como constatamos no extrato:

Os valores excepcionais ambientais do lugar, das visuais dos cais e dos moles no arco da *Ripa* e dos Fortes e as presenças daqueles artefatos que documentam a história do porto (o antigo cais seco, os armazéns portuários, os silos de Hennebique, os moinhos na água, as barcaças, as bordas dos cais) também permitem que você defina uma operação complementar de valorização no sentido museológico do *Porto Antico*, a hipótese de frequentar os píers, estruturados em caminhos que ligam os próprios moles aos monumentos urbanos que tiveram ou que ainda têm relação com a vida portuária: Palazzo Doria, a Commenda de Prè, Palazzo San Giorgio, a Loggia dei Mercanti, Porta Sibéria, Armazéns do sal e e de grãos da península do Molo⁴⁸⁴ [Vide Anexo I].

Os elementos que constam como Patrimônio Mundial da UNESCO são as *Strade Nuove*⁴⁸⁵ e um conjunto de quarenta e seis palácios de famílias nobres que constam na lista dos *Rolli*. As *Strade Nuove* são constituídas por três vias: Via Garibaldi, Via Cairoli e Via Balbi, que contém mais de 100 prédios nobiliários que constituem uma uniformidade da implantação urbanística pelas características arquitetônicas dos palácios que representam um extraordinário grupo residencial nobre no meio da cidade moderna. As ruas se inserem na malha urbana fazendo ligação com ruas medievais ao sul e com as estruturas de tráfego contemporâneo mais ao norte. [Fig. 147] Esses prédios constituem uma identidade social e econômica singular que inaugura a arquitetura urbana da era moderna na Europa.

⁴⁸⁴ No original: *Le eccezionali valenze ambientali del sito, delle visuali dalle calate e dai moli sull'arco della Ripa e dei Forti e le presenze di quei manufatti che documentano la storia portuale (il vecchio bacino di carenaggio, i magazzini della Darsena, il silos di Hennebique, le macine ad acqua, le chiatte, i bordi delle banchine) consentono di delineare anche una operazione complementare di valorizzazione in senso museografico del Porto Storico, nell'assunto di una libera frequentazione dei moli, strutturati in percorsi che colleghino i moli stessi ai monumenti urbani che ebbero o hanno ancora rapporti con la vita portuale: Palazzo Doria, la Commenda di Prè, Palazzo San Giorgio, la loggia dei Mercanti, Porta Siberia, i Magazzini del sale e delle granaglie della penisola del Molo.* COMUNE DI GENOVA. *Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico*. [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990, p.11.

⁴⁸⁵ Estradas Novas, tradução nossa.

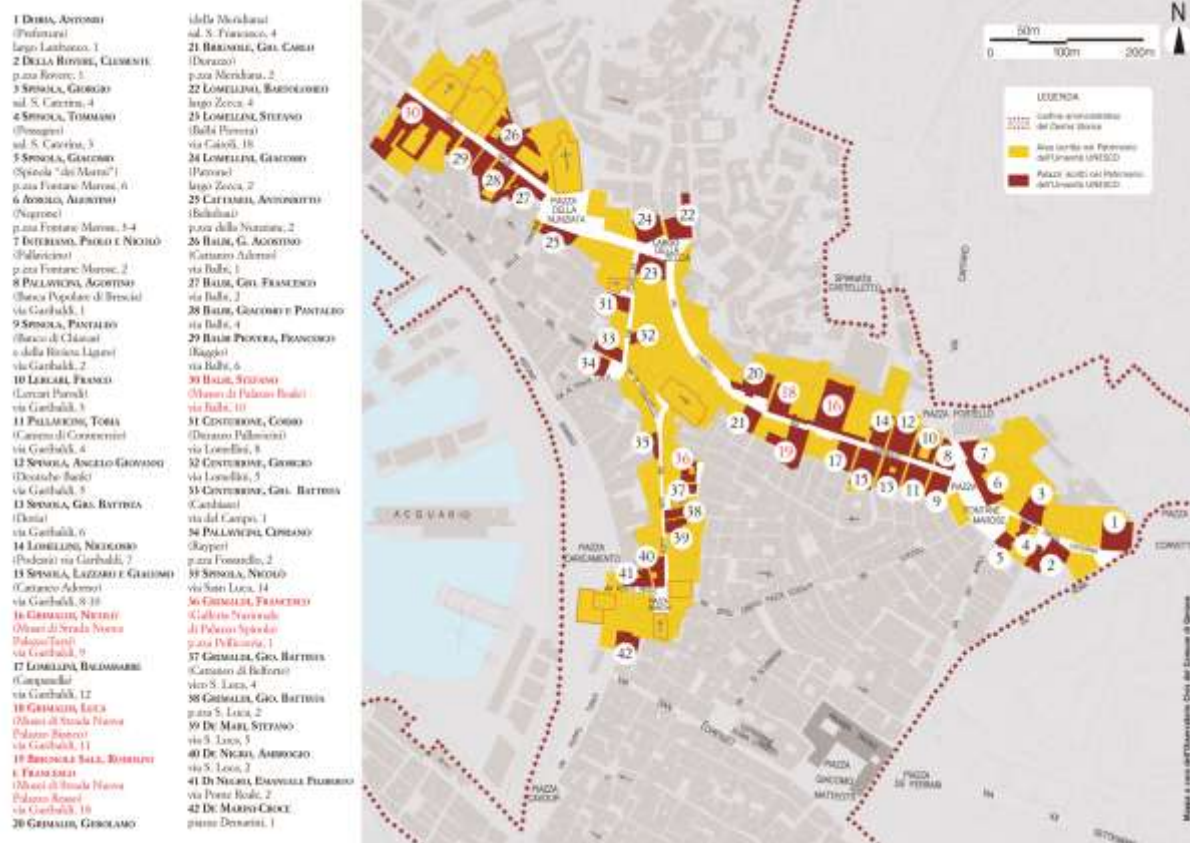


Fig. 147 *Strade Nuove e Palazzi dei Rolli*, Patrimônio Mundial da UNESCO, 2006.

Fonte: Genova, *Le Strade Nuove*⁴⁸⁶

Em 2012, o Rio de Janeiro recebeu o título de Patrimônio Mundial da UNESCO por suas paisagens entre as montanhas e o mar. Na candidatura, a paisagem da zona portuária não foi incluída, como indicado na figura abaixo, uma lástima para o conjunto paisagístico do município por se tratar de uma área cuja paisagem é considerada patrimônio histórico, artístico e cultural, que alicerçou a constituição da cidade, e que deve ter atenções voltadas no sentido da conservação que poderiam ser estimuladas por este título. [Fig. 148] Há diversos instrumentos que podem contribuir na conservação desta paisagem, tais como a Portaria nº 10/1986 que aborda a necessidade de serem fixadas normas para que as novas construções não interfiram nos bens tombados, regulamenta os trâmites processuais instituindo oficialmente a necessidade de apresentação de projeto de intervenção em bens tombados e suas áreas de entorno para aprovação pelo IPHAN. É importante mencionar que o IPHAN, mesmo instituto que propôs a candidatura ao

486 Disponível em: <<http://www.rolliestradenuove.it/html/mappa.asp#thumb>> Acesso em: 10/12/13.

título, não pode ser eximido de suas responsabilidades na gestão das áreas de entorno.

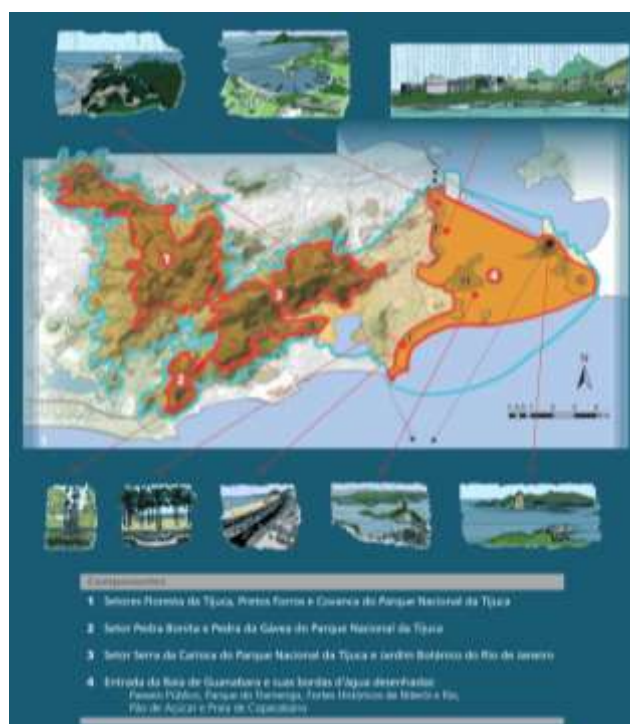


Fig. 148 Bens propostos para reconhecimento do Patrimônio Mundial da UNESCO

Fonte: Portal do IPHAN⁴⁸⁷

O Estatuto da Cidade no inciso VII, do art. 37, estabelece que a paisagem urbana e o patrimônio natural e cultural são bens que devem ser analisados por ocasião do Estudo Prévio do Impacto de Vizinhança (EIV). A propósito, devemos sublinhar que as expressões “paisagem urbana” e “patrimônio natural e cultural” surgem separadamente no Estatuto da Cidade, como indica o referido artigo, bem como em todos os documentos apontados até aqui, o que confirma o distanciamento entre os conceitos.⁴⁸⁸ O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da OUC Porto

⁴⁸⁷ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2505>> Acesso em: 10/12/13.

⁴⁸⁸ Cf. Lei nº 10257, Art. 37:

O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

Maravilha considerou os impactos na estrutura urbana e na economia local como positivos avaliando pelo valor econômico dos espaços que tende a aumentar por se tratarem de áreas com grande importância urbanística. A expressão “valorização da paisagem urbana” é recorrente, porém, com significado segundo as intenções do projeto que partem da exploração econômica daqueles espaços para aumento da lucratividade, muito frequentemente não significando também a valorização social, artística e cultural. Sobre a expressão “valorização econômica”, a OUC Porto Maravilha ignora o fato de que operações desse tipo não trazem desenvolvimento econômico, mas, isto sim, acentuam as desigualdades econômicas e sociais. Sobre os dois lados da valorização de um patrimônio, Choay (2001, p. 212) pondera da seguinte forma:

A palavra mágica: valorização [*mise-en-valeur*]. Expressão chave, da qual se espera que sintetize o status do patrimônio histórico edificado, ela não deve dissimular que hoje, como ontem, apesar das legislações de proteção, a destruição continua pelo mundo, a pretexto de modernização e também de restauração, ou à força de pressões políticas, quase sempre irresistíveis. [...] Essa expressão-chave, que deveria nos tranquilizar, é na realidade inquietante por sua ambigüidade. Ela remete a valores do patrimônio que é preciso fazer reconhecer. Contém, igualmente, a noção de mais-valia. É verdade que se trata de mais-valia de interesse, de encanto, de beleza, mas também de capacidade de atrair, cujas conotações econômicas nem é preciso salientar.

O EIV (Anexo V, item 12) apresentado pela OUC Porto Maravilha entende o patrimônio cultural além dos bens imóveis oficiais isolados tais como igrejas e palácios, “mas na sua concepção contemporânea se estende a imóveis particulares, trechos urbanos e até ambientes naturais de importância paisagística, passando por imagens, mobiliário, utensílios e outros bens móveis” (idem, p. 350). Apesar do título do item ser “Paisagem Urbana: patrimônio Cultural e Arqueológico” o que subentende-se que a paisagem urbana é considerada patrimônio cultural, pode-se afirmar que o conteúdo apresentado entende, de forma ultrapassada e equivocada, a paisagem como patrimônio somente em suas qualidades como ambientes naturais.

Apesar do EIV mencionar a importância de manter as visuais dos bens tombados e citar ainda a utilização de instrumentos modernos tais como o estabelecimento das áreas de proteção do ambiente cultural (APACs) que objetivam manter “ambientes urbanos marcados e identificadores de culturas locais”, pode-se

afirmar a desvalorização desses bens a partir do considerável aumento de gabarito permitido e incentivado. Mesmo que o Rio de Janeiro tenha se tornado a primeira cidade do mundo à receber o título de Patrimônio Mundial da UNESCO por suas paisagens entre as montanhas e o mar, as intervenções urbanas em andamento na zona portuária parecem ignorar o fato de que a posição privilegiada no reconhecimento do seu excepcional valor para a cultura da humanidade requer a elaboração de ações integradas visando à preservação de sua paisagem.

Ainda que o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município do Rio de Janeiro disponha como princípio e diretriz a valorização da paisagem e do patrimônio natural, cultural, histórico e arqueológico no processo de desenvolvimento da cidade⁴⁸⁹; e ainda que a paisagem seja considerada “o mais valioso bem da Cidade, responsável pela sua consagração como um ícone mundial e por sua inserção na economia turística do país, gerando emprego e renda”⁴⁹⁰; a paisagem da zona portuária carioca está passando por um processo de alteração consideravelmente evasivo e capcioso, apoiado no instrumento da OUC que garante àquela área um caráter de excepcionalidade às normas urbanísticas e o que possibilita, neste caso, a aplicação de outros instrumentos jurídicos e urbanísticos, mencionados no capítulo anterior que contribuem a efetivação de políticas públicas excludentes e desvirtuadas.⁴⁹¹ Sobre essas políticas discorreremos na última parte deste capítulo.

Tornando à discussão sobre Patrimônio, ressalta-se que o patrimônio cultural de zonas portuárias se difere daquele presente no restante da cidade por conter, obviamente, alta concentração de edifícios industriais. Assim sendo, é importante esclarecer algumas considerações sobre patrimônio industrial, ainda que o nosso enfoque seja direcionado mais especificamente ao patrimônio inerente à paisagem. O estudo, a apropriação e a divulgação do conceito de Patrimônio Industrial são ainda muito incipientes. Choay adverte, por exemplo, que na França a primeira Comissão dos Monumentos Históricos data de 1837 mas que somente em 1986 se

⁴⁸⁹ Cf. Lei Complementar nº 111/2011, art. 2º, III. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>

⁴⁹⁰ Idem, art. 2º, XII, § 4º.

⁴⁹¹ É oportuno lembrar que as situações de excepcionalidade podem também colaborar e destacar de forma positiva a paisagem urbana e a ambiência em um contexto em que se contemple a qualidade de vida, porém, esse não é o nosso caso.

incluiu uma seção do patrimônio industrial na Comissão Superior dos Monumentos Históricos. Ressalta ainda que, se primeiramente só os monumentos históricos eram considerados patrimônio, posteriormente todas as formas de arte de construir foram incluídas sob novas denominações: *arquitetura menor* termo proveniente da Itália; ou *arquitetura vernacular*, termo inglês para designar os edifícios de arquitetura industrial das usinas e estações (2001, p. 12).

Com a redefinição do campo cronológico no qual se inscrevem os monumentos históricos pela Arqueologia que se deslocou para um passado cada vez mais próximo do presente, os resquícios da indústria adquiriram os mesmos privilégios e direitos à conservação que as obras de arte arquitetônicas e artesanais. Ao mesmo tempo, se assistiu a expansão tipológica do patrimônio histórico a partir do acréscimo de edifícios da segunda metade do século 19 e 20, que englobam os prédios industriais vazios e abandonados, quase sempre ameaçados de destruição (idem, p. 209). Entretanto, até a Carta de Nizhny Tagil (2003), da Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, o termo Patrimônio Industrial era considerado sob o ponto de vista do seu significado material, somente, como podemos constatar no trecho:

Compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.⁴⁹²

Somente em 2011, depois de estabelecidos os Princípios de Dublin, documento determinado pela Assembléia Geral do ICOMOS⁴⁹³, é que se reconhece a dimensão intangível do Patrimônio Industrial. Além disso, sublinha-se a sua

⁴⁹² Carta de Nizhny Tagil, Julho de 2003. Site do TICCIH* Brasil. Disponível em: <<http://www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8>> Acesso em: 04/04/13.

*The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH). Foi instituído em 2004 e reúne atualmente mais de 50 países e conta com uma intensa produção editorial e através dela a disciplina da arqueologia industrial se afirmou dentro e fora do mundo acadêmico (começando na Inglaterra) enumerando-se entre as suas realizações concretas a constituição (em 1968) do primeiro museu territorial do patrimônio industrial: o Ironbridge Gorge Museum, ao longo do rio Severn.

⁴⁹³ Cf. *Website* do ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. Disponível em: <<http://www.icomos.org/en>> Acesso em: 04/04/13.

natureza particular e os problemas e ameaças que o afetam como resultado de sua relação com a economia contemporânea, com os contextos legais, culturais e ambientais. A promoção e o uso desses princípios objetivam expandir a cooperação do *The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage* (TICCIH) e do ICOMOS na assistência à documentação, proteção, conservação e apreciação do patrimônio industrial como parte do patrimônio das sociedades humanas em todo o mundo. Segundo os apontamentos, o patrimônio industrial é composto por:

locais, estruturas, complexos, áreas e paisagens, bem como o maquinário relacionado, objetos ou documentos que fornecem evidência do passado ou de processos de produção industrial em curso, a extração de matérias-primas, sua transformação em mercadoria, e as respectivas infra-estruturas de energia e transportes. Patrimônio industrial reflete a conexão profunda entre o meio ambiente cultural e natural, como processos industriais - seja antigo ou moderno - dependem de fontes naturais de matéria-prima, redes de energia e transporte para produzir e distribuir produtos para mercados mais amplos. Inclui tanto os bens materiais - imóveis e móveis - e dimensões intangíveis, tais como conhecimento técnico, organização do trabalho e dos trabalhadores, e o complexo social e o legado cultural que formam a vida das comunidades e que trouxeram grandes mudanças organizacionais para sociedades inteiras e o mundo em geral⁴⁹⁴.

Se considerarmos que a dimensão imaterial do Patrimônio foi reconhecida no cenário jurídico brasileiro no ano 2000, pelo Decreto nº 3.551 que criou o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, podemos dizer que é tardia essa discussão sobre os bens culturais intangíveis no campo do Patrimônio Industrial, que surgiu mais de dez anos depois.

Retomando a questão da paisagem, aqui entraremos na discussão sobre as frentes marítimas. Os conflitos entre os processos fluviais e os de urbanização, avaliados por Costa, começam nas drásticas alterações na estrutura ambiental dos rios, pois, esses processos são fundamentados sobre a visão dos rios enquanto estruturas de saneamento e drenagem urbanas. “Cidades invadindo as águas, e águas invadindo as cidades”.⁴⁹⁵ (2006, p. 10) Ao longo da história dos nossos dois

⁴⁹⁴ Princípios de Dublin, 2011. *Website* do ICOMOS. Disponível em: <http://www.international.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf> Acesso em: 04/04/13.

⁴⁹⁵ Nesta obra Costa discorre sobre as formas de habitar os rios e o processo de transformação das paisagens fluviais em paisagens urbanas, lembrando ainda dos antigos conflitos travados entre essas estruturas [fluviais e urbanas] e os sistemas da natureza e de cultura que causam situações pendulares, a exemplo das enchentes periódicas. Apesar da autora discorrer sobre as paisagens de rios, podemos fazer a comparação desses conceitos para as paisagens urbanas de frentes marítimas.

casos referência [Vide Capítulos 2 e 3], pudemos observar a constante batalha travada pelo homem para conter e controlar os estragos causados pelas intempéries naturais e pelos danos ambientais causados por ele mesmo ao longo do processo de ocupação do território. Consideramos aqui que qualquer ação do homem no meio ambiente é danosa, seja ela em maior ou menor grau, e a partir disso, acreditamos na necessidade de causá-lo a menor interferência possível.

Sobre habitar a cidade Costa, ao citar Norberg-Schulz, traz à discussão a necessidade do homem incluir-se e integrar-se na paisagem e nos atributos do lugar, respeitando-os. “É quando a intervenção humana, no seu processo de construção, e portanto de transformação de mundo, revela e valoriza ainda mais os significados e os atributos da paisagem, tornando-os visíveis” (idem). Assim sendo, a relação do homem com a paisagem deve ser estabelecida de forma à evitar danos ambientais, mas também de maneira à ressaltar equilibradamente as potencialidades culturais, sociais, políticas e econômicas.

Costa (2006a, p. 11) sublinha a importância da escala do pedestre na fruição da paisagem urbana de frentes marítimas e na valorização da dimensão ambiental e cultural, pois, pode possibilitar o acesso físico à água e a caminhada ao longo da margem. Sobre o tema, a autora citou em comunicação do dia 10 de setembro de 2013 no Seminário “Por um Rio Saudável: Direito à Cidade”, a peculiaridade do Parque do Flamengo que constitui uma área verde de espaços livres que faz a transição entre o ambiente construído da cidade e as águas. No caso da zona portuária, podemos notar a existência de uma linha de armazéns que impedem o mesmo contato visual até mesmo por não se tratarem de espaços de uso público. A visualização e apreciação da paisagem marítima somente é possível à partir de veículo automotor, durante o tempo estabelecido pelas normas de trânsito e pelos fatídicos engarrafamentos.

No desenho do projeto que está sendo implantado no Porto Maravilha existe a delimitação de uma grande esplanada na Praça Mauá e demais áreas livres no entorno dos armazéns [Fig. 149]. Porém, independentemente da qualidade do projeto, o que preocupa é a valorização de usos comerciais no entorno que pode fazer com que o espaço não seja explorado e ainda com que seja inseguro nas horas de menor movimento. Conforme Lynch (1972, p. 40), o ambiente dita como

devemos nos comportar e a maior parte do tempo reagimos à padrões de comportamento com particular ajuste de reconhecimento. O autor se refere sobretudo àquelas situações em que um lugar muda rapidamente e as pessoas não sabem mais como se comportar, o que é bem possível que aconteça naquele espaço caso os novos usos e atividades não sejam bem estabelecidos. Assim sendo, para que o local seja tomado pela população, além da instalação de mobiliário urbano adequado, de implantação de vegetação e iluminação pública e do incentivo à permanência dos moradores é necessário a elaboração de atividades complementares que atraiam o uso frequente do espaço, como feiras, eventos culturais e outros.



Fig. 149 Áreas livres na OUC Porto Maravilha
Fonte: Website Porto Maravilha

Em Gênova, o *Porto Antico* tornou-se mais do que a extensão da cidade, tornou-se um novo bairro sobre a água, ou, uma *Piazza sul Mediterraneo*⁴⁹⁶, como dizem os genoveses. Constatou-se a apropriação dos espaços livres não somente pelos turistas curiosos em conhecer o *Acquario*, mas, pelos residentes, principalmente pela população imigrante cuja circulação se restringe quase que exclusivamente ao centro histórico e imediações. [Fig. 152] Já os moradores que possuem um maior poder aquisitivo, apesar de se utilizar do espaço durante a semana para realização de exercícios e frequentar os restaurantes e bares, optam por sair do centro urbano durante os finais de semana e feriados. Ressalta-se,

⁴⁹⁶

Praça no Mediterrâneo, tradução nossa.

todavia, que a conformação das cidades italianas, desenvolvidas ao longo dos séculos de forma compacta e com grandes dificuldades pela alta densificação, resulta na escassez de espaços públicos e de áreas de lazer sendo, portanto, compreensivo o sucesso do projeto sob este ponto de vista.

Frequentemente são realizados eventos ao longo da *Passaggiata* e na *Piazza Caricamento* como feiras de produtos orgânicos e de produtos típicos, de artesanato, culinária, campanhas de saúde, shows e exposições [Fig. 150] à [Fig. 153]. Na *Piazza delle Feste*, se alternam pistas de patinação no gelo, apresentações de dança, feiras internacionais de cultura, apresentações escolares, festivais de ciências etc. A *Sopraelevata Aldo Moro* é território também de manifestações políticas como aquela presenciada em julho de 2011, em lembrança dos acontecimentos da mesma data há dez anos, quando se instaurou uma verdadeira guerra civil em razão da reunião da cúpula do G8 na cidade. O elevado foi palco de um cortejo que iniciou-se em *Sampierdarena* e terminou na *Piazza Caricamento*, local em que se construiu um palco para pronunciamentos, discursos, debates e apresentações artísticas tais como danças e poesia. [Fig. 155] Sobre os casos das decisões de projeto à respeito dos elevados de Gênova e do Rio de Janeiro, falamos anteriormente, no Capítulo 4.



Fig. 150 ECQUA - Feira Ligure do Comércio Ecquo e Solidário. Porto Antico, 10 à 13/05/12



Fig. 151 ECQUA - Feira Ligure do Comércio Ecquo e Solidário. Porto Antico, 10 à 13/05/12



Fig. 153 Exposição Dialogo nel Buio



Fig. 152 Dia habitual na Piazza Caricamento.



Fig. 155 Sopraelevata. Dez anos do encontro do G8.



Fig. 155 Espaços de lazer no Porto Antico

Fotos: Marlise S. Aguiar, 2011 e 2012.

Neste caso italiano constatamos, assim como no Aterro do Flamengo citado por Costa, a sutil transição entre o espaço urbano construído e o mar através de espaços livres que fazem esta comunicação e permitem que o pedestre acesse locais de apreciação dos horizontes urbanos.

Neste sentido, notamos o possível processo de verticalização e de densificação da zona portuária do Rio de Janeiro como imposição humana, configurando-se em ampla e significativa interferência nas relações já historicamente estabelecidas entre o ambiente construído e, especialmente, o ambiente natural. Caso realmente se verifiquem as estimativas, este processo de verticalização e de densificação trará consigo um agravante que é a adoção de novas escalas urbanísticas que transformam e dão propriedades monumentais aos edifícios fazendo com que eles só possam ser contemplados por terra à partir da ótica do automóvel ou por mar, dos navios e barcas, perdendo a possibilidade de

aproximação no campo visual do pedestre. Como resultado, verificaremos um particular afastamento entre o usuário do espaço público e o ambiente construído.

No parecer do *Comune* italiano verificamos a preocupação com o aterro ou com a mudança volumétrica da bacia portuária, como nos indica o trecho:

Por consequência não pode ser avaliado de forma positiva o aterro ou o entupimento volumétrico da bacia portuária ou propostas explicitamente projetadas para reformular radicalmente a estrutura e o assentamento histórico-ambiental. As novas intervenções em edifícios, de acordo com normas estabelecidas por âmbitos, deverão configurar uma volumetria compreendida não superior àquela atual. [...] O projeto propõe realizar a estrutura expositiva com a recuperação de edifícios e espaços de interesse histórico e ambiental, a demolição dos artefatos inconsistentes com possibilitando a redescoberta do meio ambiente e do percurso de espaços públicos existentes. A permeabilidade total desses espaços e caminhos, com a supressão das barreiras alfandegárias, implementando a premissa fundamental da abertura à cidade do *Porto Antico* a partir do Molo Vecchio até a Ponte Calvi, colocando, no entanto, as bases para a desejada extensão do uso urbano à todo arco portuário antigo até a Darsena⁴⁹⁷ [Vide Anexo I].

Consequentemente, pelo o que se demonstrou nos anos posteriores ao Projeto *Porto Antico*, esses valores da conservação da paisagem italiana foram privilegiados, representando, nesta ocasião, o quão sedimentadas e apropriadas essas noções estavam pelo poder local. No caso brasileiro, mesmo com todo aparato jurídico e urbanístico existente, se encontrou um meio de proporcionar uma qualidade de excepcionalidade à área da OUC e, sendo assim, é possível driblar importantes disposições normativas como a limitação de índices urbanísticos, de usos e de outros elementos de interesse coletivo e público em prol de interesses privados e até individuais.

Depois de levantadas todas essas considerações, verificou-se que o conceito de Paisagem tem extraordinário papel promotor de um novo capítulo no campo da

⁴⁹⁷ No original: “Di conseguenza non possono essere valutate positivamente proposte di interrimento o di intasamento volumetrico del bacino portuale o proposte volte esplicitamente a modificare in modo radicale l'assetto storico-ambientale. I nuovi interventi sugli edifici, secondo una disciplina determinata per ambiti, dovranno configurare una volumetria complessiva non superiore a quella attuale. [...] Il progetto propone di realizzare la struttura espositiva con il recupero degli edifici e degli spazi esistenti di valore storico e ambientale, la demolizione dei manufatti incongruenti con l'ambiente rendendo possibile la riscoperta e la percorrenza pubblica degli spazi. La totale permeabilità di tali spazi e percorsi, con la soppressione delle barriere doganali, attua il presupposto fondamentale dell'apertura alla città del Porto Antico dal Molo Vecchio al Ponte Calvi, ponendo peraltro le basi per la auspicata estensione dell'uso urbano a tutto l'arco portuale antico, fino alla Darsena compresa.” COMUNE DI GENOVA. *Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico* [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990, p.17.

preservação patrimonial. À partir da premissa de que a paisagem é patrimônio, consideramos que não é mais possível entender os métodos de conservação à partir de instrumentos que tentem “congelar” o bem que pretendem proteger. Além disso, o conceito de Paisagem deve pôr fim à dualidade existente nas políticas de proteção do patrimônio que consideravam, desde sua origem, duas categorias: cultural e natural, pois toda paisagem é cultural.

Sobre a discussão da insuficiência das práticas de salvaguarda do patrimônio na década de 1990 podemos citar especialmente a Declaração de Sofia (1996) que fortaleceu e corroborou com a ideia de que não é mais aceitável “que a doutrina da conservação seja estática e, doravante, sejamos convocados a considerar o patrimônio cultural em função do contexto geral, levando-se em conta a diversidade e a especificidade das culturas”⁴⁹⁸ (DECLARAÇÃO DE SOFIA, 1996, p. 1). Entretanto, apesar de a discussão sobre as práticas de conservação ter sido iniciada há alguns anos, constata-se que é primordial o desenvolvimento de outros instrumentos menos restritivos e impositivos que o tombamento e que estes possam apoiar ações governamentais para proteção da paisagem que não sejam baseadas somente na questão da qualidade ambiental a exemplo da criação de Unidades de Conservação.⁴⁹⁹ Conforme Corner, a “paisagem não é o meio ambiente. O meio ambiente é o aspecto factual do meio social: isto é, da relação que liga a sociedade com o espaço e com a natureza”⁵⁰⁰ (1999, p. 6, tradução nossa).

Assim sendo, a perspectiva moderna do conceito de patrimônio faz com que a tutela congele a paisagem, como no caso da aplicação das medidas do Tombamento, quando na verdade é imperativo considerar a paisagem em contínuo desenvolvimento. Diante desses conflitos, é evidente a necessidade de que o conceito de Patrimônio seja arejado e renovado pelo conceito de Paisagem, reconhecendo que esta última é um processo e que, como tal, muda continuamente (COSTA; MACHADO; CAVALLAZZI, 2010). Além de a paisagem mudar

⁴⁹⁸ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=267>> Acesso em: 10/12/13.

⁴⁹⁹ Unidades de Conservação são “espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção” (art. 2º, I, da Lei 9.985/2000). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19985.htm> Acesso em: 10/12/13.

⁵⁰⁰ No original: “*Landscape is not the environment. The environment is the factual aspect of a milieu: that is, of the relationship that links a society with space and with nature*”.

constantemente pela ação do homem, Costa (2006a, p. 11) adverte também sobre o sentido de maleabilidade da estrutura viva e fluida que constitui as frentes marítimas que, pela própria natureza, se expande e se retrai, no seu ritmo e tempo próprios, o que deve encontrar correspondência na paisagem urbana. Portanto, à partir dos estudos dos autores aqui apresentados - Costa, Corner e Cosgrove – podemos dizer, de forma resumida, que entendemos a paisagem como “movimento” e “ação” opondo-se à noção tradicional que a compreende como algo “estático” e “contemplativo”. Além disso, também a consideramos como verbo, isto é, atuante na construção cultural de uma sociedade. Apreciamos suas temporalidades e a identificamos como corpo de memórias. Lugar de ação e espaço inventado.

CONCLUSÃO

A presente tese buscou identificar diálogos complementares em projetos de requalificação urbana nas zonas portuárias de Gênova, *La Superba* e do Rio de Janeiro, Cidade Maravilhosa a partir das dimensões materiais e simbólicas do seu patrimônio. Os diálogos complementares entre os casos referência não sugeriram necessariamente as semelhanças, ou mesmo as visibilidades das aproximações entre os casos. Mas implicaram, em um possível reconhecimento da complementariedade nas suas diferenças. Independente da dimensão de análise do diálogo, as dimensões simbólicas e materiais das aproximações entre os casos referência manifestaram-se entrelaçadas, pois o patrimônio inerente à paisagem é aqui considerado como o resultado do conjunto de elementos (material) que representam valores (simbólicos) determinados pela sociedade.

Esses diálogos são aqui apresentados de forma a seguir a estrutura da tese, onde, primeiramente tratamos das aproximações na composição administrativa e no uso de instrumentos jurídicos e urbanísticos para a viabilização desses projetos urbanos. Posteriormente, verificou-se analogias no que diz respeito à implementação de equipamentos urbanos, à redefinição de zoneamento e de usos, e de outros parâmetros urbanísticos tais como os índices de aproveitamento de terreno e os gabaritos. Por último, foram tecidas as complementariedades entre os dois casos referência no que se refere às dimensões materiais e simbólicas do patrimônio inerente à paisagem. Houve, em todos esses casos, evidente correlação entre as dimensões materiais e simbólicas, independente das peculiaridades das aproximações analisadas no estudo. Assim como nessas aproximações, existem distinções entre as dimensões materiais e simbólicas assumidas no teor de cada análise.

A metodologia adotou como corte temporal, a pluralidade do tempo social de Braudel, ou seja, a relação entre os fatos, as conjunturas e a estrutura. Este método possibilitou o estudo sobre as problemáticas do patrimônio cultural frente aos projetos de requalificação urbana incentivados por megaeventos como o Projeto *Porto Antico*, na cidade de Gênova concluído no ano de 1992, e o Projeto Porto

Maravilha, em andamento na cidade do Rio de Janeiro. Permitiu também comparar dois projetos urbanos com certa distância temporal, depois de passados 20 anos, já que o enfoque da estrutura econômica permite estabelecer conjunturas similares inerentes a cada caso referência.

Esse diálogo complementar entre os dois casos referência foi observado no processo de criação de uma imagem forte de cidade. Esse processo adotado pelo poder público emergiu nos casos estudados a partir de três passos, nos quais identificamos diálogos que articulam as dimensões materiais e simbólicas. O primeiro passo, diz respeito ao reforço dos valores (dimensões simbólicas), e dos ícones (dimensões materiais) mais representativos. O segundo passo compreende a articulação de interesses entre os governos locais e atores hegemônicos, quais sejam, agências multilaterais e redes mundiais de cidades. O terceiro passo consiste em destacar as figuras políticas como atores principais. No Rio de Janeiro, no que tange ao primeiro passo, os valores reforçados são o da religiosidade, do apoio ao esporte e o samba. Os ícones destacados são os monumentos como o Cristo Redentor e os estádios de futebol, e as belezas naturais como o Pão de Açúcar, e as praias. Ao passo que em Gênova, os valores destacados são o do trabalho e o da política de navegação, e como ícones a figura de Cristóvão Colombo, o *Faro*, o *Bigo*, a Bandeira e o Mar Mediterrâneo. Quanto ao segundo passo, no que se refere à combinação em redes mundiais de cidade, podemos exemplificar, no caso de Gênova, a Eurocidades (1986) e mais recentemente a RETE (Associação para Colaboração entre Portos e Cidades, 2001); no caso do Rio de Janeiro, as Mercocidades (1995). A respeito dos atores principais, terceiro passo, Romano Merlo, *sindaco* de Gênova de 1990 a 92, driblou os escândalos financeiros e os atrasos nas obras, fazendo com que a exposição fosse levada adiante conforme constatado na pesquisa em jornais. No Rio de Janeiro, o atual prefeito Eduardo Paes abraça um discurso que através da preservação de espaços públicos busca legitimidade no passado, e que por meio de novas obras procura validade no futuro.

Ao ressaltar as potencialidades econômicas e turísticas para atrair investimentos e criar uma imagem forte da cidade, o poder público aprofunda as premissas empresariais da gestão urbana e cumpre uma pseudo eficácia da administração pública, pois, apesar de diminuir os custos e aumentar os lucros, ignora demandas sociais do espaço.

Outra aproximação que pudemos constatar nos dois casos referência e que revelou o diálogo complementar na dimensão simbólica foi o estímulo ao patriotismo. Este estímulo, que evoca uma força de coesão social, possibilita encobrir alianças entre o setor público e o privado, constituindo-se na forma de validar as intervenções urbanas em zonas portuárias. No caso de Gênova, constatou-se o estímulo ao patriotismo pelo próprio tema de comemoração da Expo '92 “Cristóvão Colombo, O Navio e o Mar”; e no caso do Rio de Janeiro, pelo significado dos jogos, que denota uma competição entre nações.

Foi também possível estabelecer, tanto em Gênova como no Rio de Janeiro, outras analogias como a implantação de equipamentos urbanos nos projetos. Nos grandes e sofisticados edifícios, tais como os museus – lá, o *Museo del Mare* e aqui, o MAR, Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã - e aquários – lá o *Acquario* e aqui o AquaRio; e a construção de esplanadas com restaurantes, quiosques e anfiteatro – lá, a *Piazza delle Feste* e aqui o Píer Mauá. Além disso, nos dois casos é explorada a oportunidade da criação de mirantes – lá os mirantes do *Bigo* e da *Nave Italia*, aqui o mirante do MAR; e também a derrubada das barreiras portuárias, permitindo o acesso ao mar. Ainda, tanto em Gênova, quanto no Rio de Janeiro constatou-se a discussão sobre a derrubada dos elevados que se desenvolvem ao longo da costa: lá, manteve-se a *Sopraelevata*, enquanto aqui, optou-se por derrubar parte da Perimetral.

Um contraste que podemos citar entre os dois casos referência consiste na propriedade dos terrenos, por ocasião da implementação dos projetos, onde foram realizadas as intervenções urbanas de requalificação em zonas portuárias. No caso de Gênova, a área ao longo do *Porto Antico* inteiramente de domínio Estatal. No caso do Rio de Janeiro, a área do Porto Maravilha, que abrange não somente a linha da costa mas também parte do centro histórico, composta por mais de 70% dos terrenos de origem da União, terras que foram transferidas para domínio do Município as quais atualmente são de uso privado.

Um diálogo complementar entre os casos que podemos inferir diz respeito à aplicação do instrumento da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) na zona portuária do Rio de Janeiro. Em oposição à Gênova, permitiu-se a exploração de praticamente toda área delimitada pela Operação Urbana Consorciada Porto

Maravilha, incluindo parte do centro histórico. Esse instrumento jurídico urbanístico que implica em caso de excepcionalidade no que tange aos parâmetros urbanísticos, torna possível, no caso carioca, a modificação de gabarito e, por consequência, a viabilidade dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs). A extensão dos limites do Projeto *Porto Antico* não foi possível em Gênova por algumas razões, que se sobressaem: a ocupação medieval do centro histórico genovês, que originou uma malha urbana bastante fragmentada, o fato de a maioria desses terrenos ser de propriedade particular, e a diferença de escala da área à ser reformada. Na zona portuária onde foi implantado o Projeto *Porto Antico*, em Gênova, delimitada por um mapa de intervenções elaborado pelo *Comune*.

O diálogo complementar entre os dois casos referência também se estabeleceu quanto à valorização das atividades turísticas, principalmente através da redefinição do zoneamento das áreas portuárias à serem requalificadas. Tanto em Gênova quanto no Rio de Janeiro, a redefinição do zoneamento significou a delimitação de uma área para o porto turístico, cultural e de lazer, outra para o porto comercial e a última destinada à transferência das atividades logísticas, nos portos de *Voltri* e Itaguaí, respectivamente. A valorização das atividades turísticas se sobressai por se tratar do local que recebeu ou que receberá, se não toda, parte significativa da programação dos eventos, além de se tratar do espaço que dará maior retorno financeiro à curto prazo, especialmente com a movimentação turística. No caso do *Porto Antico*, o espaço requalificado do porto turístico abrigou as exposições da Expo '92, enquanto que no Porto Maravilha a área correspondente está destinada à receber a Vila da Mídia e dos Árbitros.

Também foi possível identificar que a reordenação dos usos do espaço urbano fez com que os usos industriais cedessem espaço para os usos mistos. No caso de Gênova, isso significou o estabelecimento de atividades complementares ao centro histórico ao longo da costa. No caso do Rio de Janeiro, é evidente que a supervalorização das atividades comerciais e de serviços podem vir a conflitar com as atividades residenciais, já que há um desequilíbrio entre as atividades pré-existentes e aquelas permitidas pelo Projeto Porto Maravilha. O uso comercial, priorizado, com os novos gabaritos, se verificou através das áreas que serão ocupadas, ao longo da costa, em detrimento à destinação de imóveis para usos

residenciais na região, sobretudo para baixa renda, como comprovado à partir das remoções denunciadas pelos Dossiês dos Direitos Humanos.

O diálogo quanto à delimitação de novos usos e zoneamentos, demonstrou que somente no Rio de Janeiro, estipulou-se novos gabaritos, índices de aproveitamento de terreno e densidade ocupacional. A redefinição desses instrumentos urbanísticos poderá implicar na provável verticalização da zona portuária carioca, fato que não ocorreu em Gênova, já que o parecer do *Comune* nº 167 não permitiu alterações volumétricas no conjunto de prédios do arco portuário. Assim o diálogo se estabelece nos dois momentos da redefinição dos usos e dos parâmetros construtivos de forma tangencial entre os dois casos referência.

Dentre os pontos de contato, tanto no Rio de Janeiro como em Gênova houve semelhança da adoção de instrumentos jurídicos pautados em parcerias entre o público e o privado sob a forma de concessões. Em Gênova, as PPPs foram regulamentadas pela Lei nº 373/88, e no Rio de Janeiro, pela Lei Complementar nº 101/09. Em ambos os casos a contrapartida das concessionárias se dá por meio da exploração dos espaços públicos, terrenos e edificações privadas, o que significa o direito de explorar os ambientes valorizados após a realização dos megaeventos. Contudo, não foi possível verificar o equilíbrio necessário na relação entre o poder público e o setor privado, no que diz respeito ao período de vigência dos contratos de concessões de PPP no Rio de Janeiro. A parceria público-privada no caso do Rio de Janeiro apresentou o prazo de vigência de 15 anos, enquanto que no caso de Gênova, aproximadamente um ano.

Ainda sobre o desequilíbrio nas relações entre o setor público e o privado estabelecido entre os casos referência, na OUC Porto Maravilha a concessionária eleita no processo de concorrência, Porto Novo S/A, é constituída por três empresas privadas. Neste ponto, há um contraste estabelecido com o caso de Gênova, uma vez que a concessionária *Italimpianti*, era de origem estatal e somente sete anos depois da assinatura do contrato de parceria começou seu processo de privatização, portanto, não influenciando a dimensão pública do processo de concessão. Deste modo, a análise da forma como estão sendo aplicadas as PPPs no caso carioca demonstra fortes indícios que nos levam a concluir que provavelmente os interesses privados estão se sobrepondo aos interesses públicos. Por exemplo, verificamos a

priorização de investimentos rentáveis em detrimento daqueles que não o sejam, tais como a extensão de infraestrutura às áreas periféricas ou a construção de equipamentos urbanos de uso coletivo. Comprovamos que a forma como está sendo aplicada a OUC Porto Maravilha, instrumento com o qual se realizou a transferência do uso público de terras da União para o Município, e finalmente para o setor privado, representando uma excepcionalidade na área e permitindo novos padrões normativos, cria condições de viabilizar o fenômeno de empresariamento urbano.

Há ainda aproximações no que diz respeito à estrutura administrativa dos gestores dos eventos, formada por novas figuras jurídicas: a Autoridade Pública Olímpica, no caso do Rio de Janeiro, e o Ente Colombo, no caso de Gênova. Essas figuras jurídicas foram constituídas com o objetivo de abreviar o trajeto entre as esferas de poder Federal, Estadual e Municipal, no caso brasileiro, e *Regione Liguria, Provincia, Comune, Consorzio Autonomo del Porto di Genova e Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Genova*, no caso italiano. Dentro dessas novas figuras jurídicas foram criadas gerências para aprovação dos projetos urbanos nas zonas portuárias, nos dois casos referência: em Gênova, a *Conferenza dei Servizi* e no Rio de Janeiro, o Grupo Especial.

À respeito do processo de segregação, é possível constatar que o Projeto Porto Maravilha pode agravar a situação de segregação urbana sócioespacial a partir do momento em que remove famílias das comunidades para os regiões periféricas da Zona Oeste do município e concentra na região portuária a população com poder aquisitivo para se manter na área já valorizada. Em Gênova, os problemas de segregação urbana começaram a se delinear na década de 1990, mesmo período de implantação do Projeto *Porto Antico*, com a suburbanização das colinas e com a ocupação do centro histórico pelos imigrantes que chegavam à cidade em busca de oportunidades de trabalho. Cabe salientar que é evidente a distinção entre os níveis de desigualdades sociais das duas cidades, o que provoca visibilidades também distintas.

Foi possível constatar ainda que as intervenções urbanas analisadas, do modo como vem sendo aplicadas, restringem as possibilidades de participação democrática, uma vez que os diálogos sociais se estabelecem de forma apenas à cumprir um protocolo e não efetivamente à estabelecer debates e discussões para

que sejam tomadas decisões de acordo com os interesses coletivos. No caso carioca verificamos que as audiências públicas não incluíram debates sobre o conteúdo do Projeto Porto Maravilha propriamente dito. No caso genovês, embora tenham havido oportunidades para discussão do Projeto *Porto Antico* nos debates públicos, esses se mostraram ineficazes primeiro por serem apenas consultivos e depois porque as associações, cooperativas e ONGs presentes defendiam interesses específicos e não o interesse coletivo.

Outra aproximação entre os dois casos referência é o reconhecimento mundial de seu patrimônio, verificado na titulação de Patrimônio Mundial da UNESCO recebida por essas duas cidades. Gênova recebeu o título em 2006, pelo valor histórico e arquitetônico de um conjunto de mais de quarenta prédios localizados no centro histórico. Rio de Janeiro recebeu o título em 2012, por suas paisagens entre as montanhas e o mar. É importante verificar aqui que no caso de Gênova o Projeto *Porto Antico* se desenvolveu 14 anos antes da sua candidatura ao prêmio, não apresentando qualquer relação direta com o título. No caso do Rio de Janeiro, a candidatura ao título de Patrimônio Mundial da UNESCO ocorreu nove meses após iniciado processo de candidatura da cidade às Olimpíadas de 2016 que previa a transformação do porto em um novo polo de negócios, entretenimento e turismo. A ordem dos acontecimentos indica o possível conhecimento prévio por parte do IPHAN das transformações urbanas decorrentes da previsão de um projeto de requalificação de zonas portuárias.

Há também aproximações que permitem diálogos complementares que articulam as dimensões simbólicas entre os dois casos referência, dentre elas, a imposição de novos valores estéticos que representam o lançamento das cidades nos mercados econômicos globais e que projetam a cidade para o “futuro”. Essa imposição pode ser constatada através da proposição de mudança de escala volumétrica, de técnicas construtivas e de tecnologia. Se no Rio de Janeiro, verificasse propostas e indícios de implantação de projetos de torres empresariais e de serviços nas áreas privilegiadas da zona portuária da cidade, em Gênova, a frustrada tentativa de inserção não só desse tipo de projeto, mas também de um novo símbolo para a cidade no arco portuário, o chamado *Cono di Portman*, representou o indeferimento à verificação desses valores.

Das aproximações dos dois casos referência quanto verificamos duas formas de valorização dos ícones e monumentos tradicionais. Através de discursos que defendam a implantação de projetos de requalificação de zonas portuárias, bem como pela instalação de equipamentos urbanos que promovam a sua visualização. Exemplificamos, no caso de Gênova, tanto a valorização no discurso que buscou na figura de Colombo a relação simbólica entre a cidade e o mar, quanto na instalação do *Bigo*, elevador panorâmico localizado no *Porto Antico* que permite a visualização do *Faro*, principal ícone da cidade, das antigas torres e dos velhos telhados do centro histórico. No Rio de Janeiro, a valorização dos ícones e dos monumentos se deu principalmente através do discurso que, frequentemente, recorre à ícones tais como o Pão de Açúcar e à monumentos como o Cristo Redentor.

Outro ponto de diálogo complementar na dimensão simbólica nos dois casos referência é representado pelo universo simbólico concebido pelas alcunhas das duas cidades: Gênova, *La Superba* e Rio de Janeiro, Cidade Maravilhosa. Gênova, *La Superba*, simboliza a história marcada pelas explorações marítimas que permitiram a acumulação de riquezas fazendo com que a cidade se destacasse em relação às demais, ao mesmo tempo em que representa o orgulho cultivado pelo cidadão genovês com relação à sua cidade. Cidade Maravilhosa, por sua vez, refere-se aos valores naturais

Outra importante dimensão simbólica, que faz emergir e sintetizar todos os símbolos aqui mencionados é a definição de alcunhas, verificada para cada um dos casos referência. Gênova, *La Superba*, sintetiza os períodos de exploração marítima, que permitiu a acumulação de riquezas e a produção de um acervo artístico e arquitetônico bastante significativo. Ao mesmo tempo, o apelido representa o orgulho cultivado pelo cidadão genovês com relação à sua cidade. Rio de Janeiro, Cidade Maravilhosa, por sua vez, refere-se à combinação dos valores relacionados às suas belezas naturais e à construção da cidade, sintetizados na paisagem urbana. Nos dois casos, os apelidos se instituem como símbolos de prestígio e de reconhecimento às belezas particulares de cada cidade.

Através do levantamento dos dados expostos e da análise comparativa produzida pela metodologia da multiplicidade dos tempos de Braudel, baseada na combinação entre os tempos de curta, média e longa duração, foram estudados

fatos e desdobramentos resultantes do Projeto *Porto Antico* ocorrido na cidade italiana de Gênova, no período de 1988 à 1992 bem como do Projeto Porto Maravilha, na cidade brasileira do Rio de Janeiro, iniciado em 2009 e ainda em andamento. A partir da identificação e da avaliação das inúmeras aproximações ao longo dessa pesquisa, foi possível comprovar diálogos complementares entre os casos referência de projetos de requalificação urbana nas zonas portuárias das cidades de Gênova e do Rio de Janeiro. Esses diálogos complementares, comprovados através da abordagem das dimensões materiais e simbólicas, se estabelecem a partir do reconhecimento das interrelações entre os casos referência, e do entrelaçamento das dimensões materiais e simbólicas inerentes à cada caso, observando que essas relações se mostram em ocasiões de forma mais evidenciadas que outras.

A hipótese comprovada por esta tese, depois de levantadas e tecidas todas as aproximações, entre os dois casos referência, diz respeito também à Paisagem Urbana com extraordinário papel promotor de um novo capítulo no campo da preservação patrimonial. Os estudos realizados a partir do aporte teórico de autores adotados como referência tais como Cosgrove, Costa e Corner tornam evidente a necessidade de que o conceito de Patrimônio seja arejado e renovado pelo conceito de Paisagem Urbana, reconhecendo que esta última é um processo. Como tal, a Paisagem Urbana muda continuamente não somente pela mão do homem, mas também pelo sentido de maleabilidade da estrutura viva e fluida que constitui as frentes marítimas. Não só a paisagem é um processo de mudança diária, mas também a luta para a sua preservação deve ser constante.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de A. **Evolução Urbana no Rio de Janeiro**. 2ª ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1988.

ALEMANY, Johan. **AS RELAÇÕES PORTO-CIDADE NA EUROPA E AMÉRICA LATINA: intercâmbio de experiências e cooperação para o processo urbano**. Jornal Portus n. 1.

ANDRADE, Luciana da S. Qual futuro esperar para as favelas? Um debate sobre a qualidade dos espaços físicos de assentamentos populares à luz de conceitos de espaço público. *In*: MACHADO, Denise B. P. (Org.) **Sobre Urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley PROURB, 2006. pp. 103-118.

ANDREATTA, Verena. (Org.) **Porto Maravilha. Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

_____. **Cidades Quadradas. Paraísos Circulares. Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX**. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.

ANGELI, Franco. *Strategie per il territorio. Nuova cultura della programmazione o retorica del piano?* Milão: Delta Grafica, 2006.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Orgs.) **A cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos**. 7ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

ARGAN, Giulio C. **História da Arte como História da Cidade**. 4ª ed. (P. L. Cabral, Trad.) São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. (N. Somekh, Trad.) São Paulo: Romano Guerra, 2010.

_____. Projeto público e realizações privadas: o planejamento das cidades refloresce. *In*: IPPUR. **Cadernos IPPUR**, ano VII, nº 1, abril/1994. pp. 83-96.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ARQUITETOS PAISAGISTAS. **A Carta da Paisagem**. Rio de Janeiro, Redação 2009-2012. Disponível em: <
http://www.caubr.gov.br/anexos/noticias/CARTA_BRASILEIRA_DA_PAISAGEM.pdf>
Acesso em: 23/08/13.

ATKINSON, Rowland; HELMS, Geisa (eds.). **Securing and Urban Renaissance: Crime, Community and British Urban Policy**. Bristol: Policy Press, 2007. Parte 1: Theories and Concepts, pp. 19-57.

AZEVEDO NETTO, Domingos T. de. Experiências similares ao solo criado. *In*: **Revista CJ Arquitetura**, ano IV, nº 16. São Paulo: FC Editora, 1977. pp. 44-54.

AYRES, M. A operação urbana consorciada da zona portuária do Rio de Janeiro e o direito à moradia: questionamentos e reflexões. *In*: AYRES, M.; CAVALLAZZI, R. (ORGS.) **Construções Normativas e Códigos da Cidade na Zona Portuária**. Rio de Janeiro: PROURB, 2012. pp. 199-224.

BACELLAR, Isabela. **Diálogo entre Urbanismo e Direito: projeto urbano e possibilidades para a eficácia social da norma na Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha**. Rio de Janeiro: 2012. Tese de Doutorado. FAU/PROURB/UFRJ.

BALLERINI, Bruno. **Strutture Acquario**. In: Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991. pp. 86-87.

BALZANI, Marcello; MONTALTI, Elisa. **I PROGETTI NELLE CITTÀ DELLA COSTA. Dal ridisegno del waterfront al piano spiaggia**. Romagna: Maggioli Editore, 2008.

BARATA, Hermínio D. **O Porto de Lisboa, Estudos para o Planeamento Regional e Urbano**. Lisboa: Centro de Estudos da Universidade de Lisboa nº44, 1996.

BARBOSA, A. A.; & OSSOWICKI, T. M. . **Revitalização do Porto, IPHAN e Políticas Culturais no Morro da Conceição**. Rio de Janeiro, Brasil, 2009. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em Vitruvius <http://www.vitruvius.com.br>

BARROS, D; BIENENSTEIN, G; CANTO, B; GUTERMAN, B; PICINATTO, L; SANCHEZ, F; VAINER, C. **Produção de Sentido e Produção do Espaço: convergências discursivas dos grandes projetos urbanos**. XI Encontro ANPUR. Salvador: 2005.

BATISTA, Vera M. **Gestão da Miséria**. In: Revista de Estudos Criminais nº 16. Porto Alegre: Nota Dez, 2004. pp. 164-165.

_____. **Planejamento estratégico x direitos sociais: Megaeventos, políticas públicas e vulnerabilidades na Zona Portuária do Rio de Janeiro**. Artigo elaborado na ocasião do Encontro da ANPUR.

BAUDRILLARD, Jean. **A Sociedade de Consumo**. 1ª ed. Lisboa: Ed. 70, 2000.

BAUMAN, Z. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro, Zahar, 2003.

_____. **Confiança e medo na cidade**. (E. Aguiar, Trad.) Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

_____. **Vida para Consumo: a transformação das pessoas em mercadoria**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

_____. **Tempos Líquidos**. (C. A. Medeiros, Trad.) Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

BECK, Ulrich. "A Reinvenção da Política: rumo a uma teoria da modernização reflexiva", In: GIDDENS, A., BECK, U., e LASH, S. **Modernização Reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: UNESP, 1997. pp. 11-133.

BEN-JOSEPH, Eran. **The code of the city, Introduction: Standards and Rules in Shaping Place**. Cambridge: MIT Press, 2005. pp. xiii a xxi e Cap. I – The Rise of the Rule Book pp. 1 a 74.

BENCHIMOL, Jaime L. A modernização do Rio de Janeiro. *In*: DEL BRENNNA, Giovanna R. (Org.) **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, 1985. pp. 599-612.

BENETTI, Pablo C. Uma agenda para o debate urbano – Depoimento. *In*: MACHADO, Denise B. P.; PEREIRA, Margareth S.; SILVA, Rachel C. (Orgs.) **Urbanismo em questão**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2003. pp. 245-261.

BEMPORAD, Alberto. L'evento. Dell'esposizione Internazionale Specializzata sul tema "Cristoforo Colombo: la Nave e il Mare". *In*: **Revista GB Progetti**. Supplemento Al. N.8/9. Luglio/Ottobre 1991, pp. 30-31.

BERIO, Luciano. **La Festa**. *In*: Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991. pp. 96-99.

BERTRAND, Georges. **Paisagem e geografia física global – esboço metodológico**. (Olga Cruz, Trad.) São Paulo: Igeousp, 1971. (Cadernos de Ciências da Terra, 13).

BESSA, Eliane. Cidadania e projeto urbano. *In*: MACHADO, Denise B. P. (Org.) **Tipologias e Projetos Urbanos na Cidade Contemporânea** (Vol. Coleção Arquitetura Urbana Brasileira; Vol. II). Porto Alegre: Marcavisual, 2009.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. (coord). **De volta à Cidade – Dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos**. (Helena Menna Barreto Silva, Trad.) São Paulo: Annablume, 2006.

BITAR, Nina P.; GONÇALVES, José Reginaldo; GUIMARÃES, Roberta. **A alma das coisas, patrimônios, materialidade e ressonância**. Rio de Janeiro: FAPERJ:MAUADX, 2013.

BLACKMAN, David J.; LENTINI, Maria C. **Ricoveri per navi militari nei porti del mediterraneo antico e medievale**. Bari: Edipuglia, 2010.

BLAKELY, Edward; SNYDER, Mary G. **Fortress America: Gated Communities in the United States**. Washington, D.C. e Cambridge, Mass.: Brookings Institute Press e Lincoln Institute of Land Policy, 1997. Capítulos 1 e 2: "The Search for Communities", pp. 29-45; Cap. 5 "Enclaves of Fear: Security Zone Communities".

BOBBIO, Luigi. **As especificidades do debate público sobre as grandes infraestruturas. O caso de Génova**. Revista Crítica de Ciências Sociais, n. 91, 2010, pp. 189-203.

BOBBIO, Roberto. **Nuovi piani e città antica. Il Prg di Genova per il centro storico**. Urbanistica Informazioni n. 160, 1998.

_____. **Genova amministra l'eredità di Colombo**. Urbanistica Informazioni n. 153, 1997.

BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. **O novo espírito do capitalismo**. (I. C. Benedetti, Trad.) São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

BORDE, Andréa L. P. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. Rio de Janeiro: 2007. Tese de Doutorado. FAU/PROURB/UFRJ.

BORGES, Jennifer; LAPA, Tomás. Cidade Portuária: Integrando espaços, estruturas e interesses numa perspectiva de desenvolvimento urbano sustentável. In: **Série Gestão da Conservação Urbana**. Olinda, 2007.

BORJA, J.; CASTELLS, M. **As cidades como atores políticos**. São Paulo: Novos Estudos n. 45, 1996.

BORNHEIM, Gerd. "Sobre o Estatuto da Razão" In: Novaes, Adauto (org.) **A Crise da Razão**, São Paulo: Cia das Letras, 1999, pp. 97-110.

BOURDIEU, Pierre. Ah! os belos dias. In: BOURDIEU, P. **A miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1997. p. 487-504.

_____. **Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

_____. **O poder simbólico**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE. **Guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. Brasília: Instituto Pólis, Centro de Documentação e Informação da Câmara dos Deputados, 2001.

BRAUDEL, Fernand. [1969] **Escritos sobre a história**. São Paulo: Perspectiva, 1992.

_____. [1949] **O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II**. Lisboa: Dom Quixote, 1983a (volume I) e 1983b (volume II), entre outros.

_____. **O Espaço e a História no Mediterrâneo**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

_____. **História e Ciências Sociais**. 4ª ed. Lisboa: Presença, 1982.

BRENNA, Giovanna R. **Archeologia industriale e progetto: il waterfront come banco di prova**. Aula Inaugural, 2011.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales: 1929-1989**. São Paulo: Univ. Estadual Paulista, 1991.

CACCIARI, Massimo. **A Cidade**. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

CALDEIRA, Teresa P. do R. **Fortified enclaves: The New Urban Segregation**. S.L.: Public Culture, 1996. 8/2, p. 303-28.

_____. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CANEDO, Juliana. **Intervenções Urbanas em Favelas: O Arquiteto no Processo Coletivo de Construção e Transformação das Cidades**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ, 2012.

CAPEL, Horácio. **El modelo Barcelona: Um examen crítico**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CAPOCACCIA, F. **I Porti del 2000**. Revista GB Progetti. Supplemento Al. N.8/9. Luglio/Ottobre 1991.

CARDOSO, Elizabeth (e outros). **História dos Bairros. Saúde, Gamboa, Santo Cristo**. Rio de Janeiro: Index, 1987.

CASELLAS, Antònia. **Las limitaciones del “modelo Barcelona”. Una lectura desde Urban Regime Analysis**. Doc. Anàl. Geogr. 48, 2006. pp. 61-81

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 3ª ed. (A. Caetano, Trad.) São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. **As Cidades como Atores Políticos**. (O. R. Thomaz, Trad.). CEBRAP, Novos Estudos nº 45, julho 1996. pp. 152-166.

CASSIRER, Ernst. [1923] **A Filosofia das Formas Simbólicas**, vol. 1 A Linguagem. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

CAUQUELIN, Anne. **Le site et le paysage**. Paris: Quadrige/PUF, 2002

CAVALLAZZI, Rosângela L. **A plasticidade na teoria contratual**. Rio de Janeiro: 1993. Tese de Doutorado. UFRJ.

_____. Perspectivas Contemporâneas do Patrimônio cultural: Paisagem Urbana e Tombamento *In*: FERNANDES, Edésio e ALFONSIN, Betânia (Coord.). **Revisitando o Instituto do Tombamento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010. pp. 129-148.

_____. Direito á cidade em projeto urbano. *In*: D. P. MACHADO, **Tipologias e projetos urbanos na cidade contemporânea** 1ª ed., Vol. II (Coleção Arquitetura Urbana Brasileira), Porto Alegre: Marcavisual, 2009. pp. 41-48.

_____. Novas fronteiras do direito urbanístico. *In*: TPEDINO, Gustavo e FACHIN, Luiz Edson (Org.). **O Direito e o Tempo: utopias Jurídicas e embates Contemporâneos**. Rio de Janeiro: Renovar, 2008. pp. 683-709.

_____. O Estatuto Epistemológico do Direito Urbanístico Brasileiro: Possibilidades e Obstáculo na Tutela do direito à cidade. *In* COUTINHO, Ronaldo e BONIZZATO, Luigi (Coord.) **Direito da Cidade: Novas Concepções sobre as Relações Jurídicas no Espaço Social Urbano**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

_____(Coord.) **Projeto integrado de pesquisa direito à cidade e práticas sociais instituintes**. Relatório de pesquisa do CNPq. Rio de Janeiro: URFJ, 2006.

CHAUÍ, Marilena. (jun. 2008). **Cultura e democracia**. En: Crítica y emancipación: Revista latino-americana de Ciencias Sociales. Año 1, nº 1. Buenos Aires: CLACSO, 2008. p. 54.

_____. **Janela da alma, espelho do mundo**. In: NOVAES, Adauto et al. O Olhar. São Paulo: Cia. das Letras, 1988, p. 34-36.

CHAUNU, Pierre. **Séville et l’Mantique**. 12 vols. Paris: Flammarion, 1955-60. pp. 1-12.

CHIAVARI, Maria P. As transformações urbanas do século XIX. In: BRENNA, Giovanna Rosso Del (Org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, c1985. pp. 569-598.

CHOAY, Françoise. **A Regra e o Modelo: sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo**. 2 ed. (Vol. 88; Estudos). (G. de Souza, Trad.) São Paulo: Perspectiva, 2010.

_____. **O Urbanismo**. 5 ed. (Vol. 67; Estudos). (D. N. Rodrigues, Trad.) São Paulo: Perspectiva, 2003.

_____. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.

CINTRA, Antônio. Planejando as Cidades: Política ou não Política. In: A. O. CINTRA, & P. R. HADDAD. **Dilemas do Planejamento Urbano e Regional no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

COARACY, Vivaldo. **Memória da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1955. 1 vol.

COCCO, G. **O Porto de Sepetiba: cenários, impactos e perspectivas**. Rio de Janeiro: Relatório Global do Projeto Interinstitucional LABTEC/UFRJ, 1999.

COLLIN, Michèle. **A evolução do Estatuto dos Portos na Europa**. Em SILVA, G.; COCCO, G. (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS. **Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro**. [Dossiê] Rio de Janeiro: maio de 2013.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo Urbano. Entre o discurso e a prática**. São Paulo: UNESP, 2005.

_____. **Intervenções de Recuperação de Zonas Urbanas Centrais: experiências nacionais e internacionais**. In: Caminhos para o Centro. Estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo. SP, 2004.

_____. **A emergência de um novo modelo de urbanismo no Rio de Janeiro: O “Urbanismo de Resultados”**. In: IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Brasília, 1992, pp. 215-223.

COMUNE DI GENOVA, **Piano regolatore generale 1980**.

_____. **Piano urbanistico comunale 2000.**

_____. **Inquadramento Urbanistico degli Interventi nel Porto Storico.** [parecer nº 167] Gênova, 01 março 1990.

CONSULTORES EUROPEOS ASOCIADOS. **Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero.** Buenos Aires: Ajuntament de Barcelona, Municipalidad de Buenos Aires & Corporacion de Antiguo Puerto Madero, 1990.

Coordenação Geral do Projeto SÁS, SMU/ Coordenação de Ação Urbanística, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Projeto SÁS: Análise do ambiente construído.** Rio de Janeiro: PROURB, 1999.

CORNER, J. **Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Teory.** Nova York: Princeton Architectural, 1999.

CORREA, Roberto L. **Formas Simbólicas e Espaço.** Algumas considerações. In: GEOgraphia – Ano IX – No 17 – 2007.

CORREA, Roberto L.; ROSENDAHL, Zeny. (Orgs.) **Paisagem, tempo e cultura.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

COSGROVE, Denis E. (1988) **The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments.** 7ª ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

_____. **Social formation and Symbolic Landscape.** Madison: Wisconsin Univ. Press, 1998.

_____. **Modernity, Community and the Landscape Idea.** Disponível em: <<http://www.sscnet.ucla.edu/geog/downloads/418/46.pdf>> Acesso em: 18 jun. 2013.

COSTA, Lucia Maria S. A. Rios Urbanos e o Desenho da Paisagem *In: Rios e Paisagens Urbanas em cidades brasileiras.* COSTA, Lucia Maria S. A. (org.) Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed. Prourb, 2006. pp. 9-15.

_____. Arborização Urbana e Parques Públicos. *In: Anais do 1º Seminário de Arborização Urbana no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: EBA/UFRJ, 1997.

_____. A paisagem em movimento. *In: MACHADO, Denise B. P. (Org.) Sobre Urbanismo.* 1ª ed. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed. PROURB, 2006a. pp. 149-157.

COSTA, L.M.S.A; MACHADO, D.B.P; CAVALLAZZI, R. L. **Parque do Flamengo: Heritage in movement.** *In: Heritage 2010 – International Conference on Heritage and Sustainable Development.* Evora: 2010. pp. 481-487.

CURY, Rodrigo P. Patrimônio Virtual: **Representação de aspectos culturais do espaço urbano.** Rio de Janeiro: 2009. Tese de Doutorado – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

DANIELS, S. J.; COSGROVE, D. **Iconography and landscape**. In: COSGROVE, D.; DANIELS, S. J. (eds.). *The iconography of landscape*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

DAVIS, Mike. "*Fortaleza LA*" In: Davis, Mike. **Cidade de Quartzo: escavando o futuro em Los Angeles**. São Paulo: Página Aberta, 1993, pp. 203-237.

DE NEGRI, Emmina. **Ottocento e rinnovamento urbano. Carlo Barabino**. Genova: Sagep, 1977.

DELL BRENNNA, Giovanna R. "Damero. Programma interuniversitario di studi comparativi sulla Città e il territorio in Europa e in America Latina", *in: Territorio, Rassegna di studi e ricerche*. Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano. n. 10, dicembre 1991, pp. 185-188.

_____. "Modelli culturali e architettura rappresentativa", *in Milano, percorsi del progetto*. Editado por Paolo Caputo. Milão: Guerini, 1993. pp. 361-383;

_____. "**O projeto Uma Cidade em Questão: duas etapas de uma proposta interdisciplinar**". Rio de Janeiro: Revista do Rio de Janeiro, 1985. ano I, n. 1, pp. 7-13;

_____. (Org.) **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, 1985c.

_____. Baltimore e o Inner Harbor. *In: ANDREATA, Verena (Org.) Porto Maravilha: Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. pp. 24-61.

Documentário "**Les Hommes du Port**", de Alain Tanner

FARINA, E.; AZEVEDO, P.; PICCHETI, P. "A reestruturação dos setores de infraestrutura e a definição dos marcos regulatórios: princípios gerais, características e problemas", *in: REZENDE, F.; BRUGINSKI DE PAULA (eds.) Infraestrutura: perspectivas de reorganização*. Brasília: IPEA, 1997.

FERNANDES, Edésio. Direito e gestão na construção da cidade democrática no Brasil. *In: BRANDÃO, Carlos Antônio L. (Org.) As Cidades da Cidade*. Belo Horizonte: UFMG, 2006. pp. 123-139.

FERREIRA, João S. W. **São Paulo: cidade da intolerância, ou o urbanismo "à brasileira"**. São Paulo: Revista Estudos Avançados da USP, 2011. v. 25, nº 71, janeiro/abril. pp. 73-88.

FIGUEIREDO, Cláudio. **O porto e a cidade. O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910**. *In: SANTOS, Nubia M.; LENZI, Maria Isabel (ORGS.)*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

FIX, Mariana. **Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma "nova cidade"**. São Paulo: Ed. Boitempo, 2001.

_____. **São Paulo S/A: o leilão dos Cepacs.** *Jornal Correio da Cidadania*, edição 405, Coluna Cidade Aberta, 2004.

FÓRUM SOCIAL DAS AMÉRICAS (2005). **Carta Mundial pelo direito à cidade.** Porto Alegre.

FRANCO, Andréa M. de S. **Unidades de Polícia Pacificadora (UPPS) no Rio de Janeiro: História e Planejamento Estratégico Situacional em Ação.** Dissertação de Mestrado. Niterói: Sistemas de Gestão/UFF, 2012.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da cidade.** Campinas: Papyrus, 2006.

FREITAS, Cristiane. M. **A Reconquista do Centro: uma reflexão sobre a gentrificação de áreas urbanas.** Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado IPPUR/UFRJ, 2006.

FREYLE, Juan R. (1566-1638?) **El carnero.** Medelin: Editorial Bedout, 1980.

FUSERO, Paolo. **Genova, periferie e centri storici. Dietro le quinte della capitale europea della cultura 2004.** Pescara: U. Sala, 2005.

FURTTENBACH, J. **Itinerarium Italiae.** Genova: Sagep, 1627. pp. 203/207.

GABRIELLI, Bruno. **La città nel porto.** Coleção Le conchiglie. Torino: Nuova ERI Edizioni RAI, 1992.

GABRIELLI, Simona (org.). **Genova. Architettura, città, paesaggio.** Roma: Mancosu Editore S.p.A., 2005.

GAGLIARDI, Clarissa M. R. **Um grande projeto entre o mar e as colinas: a renovação urbana da cidade italiana de Gênova.** *Cadernos Metrópole*. v. 13, n. 25, pp. 13-143. Jan/jun 2011. pp. 50-77.

GAROFOLI, Gioacchino. **Industrializzazione Diffusa e Piccola Impresa: Il Modello Italiano degli anni 70 e 80.** *Rassegna Economica*, XI.VII, n.6, novembre–dicembre 1983. p.49.

GAZZOLA, Antida. **Uno sguardo Diverso: la percezione sociale dello spazio naturale e costruito.** Milão: Coedit, 2011.

_____. **Paesaggi Sociali: sociologia della città, del território e dell'ambiente.** Gênova: Coedit, 2003.

_____. **Trasformazione Urbane. Società e spazi di Genova.** Napoli: Liguori, 2003.

_____. **Rigenerazione urbana a Genova: donne e progetto.** In: *Revista Sociologia Urbana e Rurale*. Milano: Franco Angeli, 2005.

GIDDENS, Anthony. **Mundo em Descontrole: o que a globalização está fazendo de nós.** Rio de Janeiro: Record, 2005.

_____. **As Consequências da Modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991. Capítulo 1, Introdução, pp. 11-60.

_____. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2002. Capítulo 1 “Os contornos da alta modernidade”. pp. 17-38.

_____. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2002. Capítulo 4 “Destino, Risco e Segurança”. pp. 104-134.

GIOVANAZZI, Oriana (org). **Città Portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliográfica**. Veneza: Città d’Acqua, 2007.

GOULART, Simone O. **Porto Maravilha, Rio de Janeiro: Análise preliminar do capítulo "Aspectos Legais do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV"**. Rio de Janeiro, Brasil, 2012. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em Vitruvius <<http://www.vitruvius.com.br>>.

GRAUER, O. O papel do espaço público na definição de projeto em áreas de conflito. *In*: COSTA, Lúcia Maria S. A.; MACHADO, Denise B. P. **Tipologias e projetos urbanos na cidade contemporânea**. 1 ed., Vol. II (Coleção Arquitetura Urbana Brasileira). Porto Alegre: Marcavisual, 2009. pp. 49-55

GUIMARÃES, Roberta S. **A Utopia da Pequena África. Os espaços do patrimônio na Zona Portuária carioca**. Rio de Janeiro: 2011. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais/UFRJ.

GULIK, John. The "Disappearance of Public Space.": an ecological Marxist and Lefebvrian Approach. *In*: A. & LIGHT, **The Production of Public Space**. Nova York: Rowman & Littlefield Publishers, 1998.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança Estrutural da Esfera Pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa**. (F. R. Kothe, Trad.) Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

HALL, D. “**Water in Europe: trends, multinationals and the case of Grenoble**”, paper presented at Athens Conference on Decision-Making, october 2001 [Londres, PSIRU]

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX**. (P. Carvalho, Trad.). São Paulo: Perspectiva, 2005.

HALBWACHS, Maurice. **Memória Coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HARLEY, J.B. Deconstructing the Map. *In*: BARNES, T; DUNCAN, J. S. (orgs). **Writing Worlds: Discourse, Text and Metaphor in the Representation of the Landscape**. Londres: Routledge, 1991.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 2005.

_____. **A brief history of Neoliberalism**. New York: Oxford University Press Inc, 2005.

_____. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. “Conversações sobre a Pluralidade de Alternativas”. *In*: HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Loyola, 2004. pp. 261-334.

_____. “Introduction” e “The Urbanization of Capital”. *In*: HARVEY, David. **The Urban Experience**. Baltimore and London: The John Hopkins University Press, 1989. pp. 1-58.

_____. “Os Espaços da Utopia” e “Utopia Dialética” *In*: HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Loyola, 2004. pp. 181-260.

_____. **O Neoliberalismo. História e implicações**. (A. Sobral e M. S. Gonçalves, Trad.) 2ª ed. São Paulo: Loyola, 2011a.

_____. **O Enigma do Capital e as crises do capitalismo**. (J. Peschanski, Trad.) São Paulo: Boitempo, 2011b.

HEEREN, Stefanie. von. **La remodelación de Ciutat Vella. Um análisis crítico del modelo Barcelona**. Barcelona: Veïns en Defensa de la Barcelona Vella, 2002.

HOBBSAWN, Eric; RANGER, Terence (org.). **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

HONORATO, Cláudio de P. **Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831**. Niterói: 2008. Dissertação de Mestrado em História UFF.

HOYLE, B.; PINDER, A. “Cities and the sea: change and development in contemporary Europe”, *In*: HOYLE, B.; PINDER, A. (Eds) **European Port Cities in Transition**. Londres: Belhaven Press, 1992. pp 1-19.

IBGE – Escola Nacional de Ciências Estatísticas. **Região Portuária: perfil, demandas e expectativas dos moradores**, novembro de 2002.

IPHAN, Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros do Tombo. 2013. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=3263>>

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. (M. E. H. Cavalheiro Trad.). 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

JORDAN, Anne; MIYAMOTO. Grandes eventos esportivos e espaço público: Berlim e Rio de Janeiro. *In*: VAZ, Lilian F.; ANDRADE, Luciana S.; GUERRA, Max W. (Orgs.) **Os Espaços Públicos nas Políticas Urbanas. Estudos sobre o Rio de Janeiro e Berlim**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008. pp. 83-92.

KESSEL, Carlos. **A Vitrine e o Espelho. O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio**. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2001.

KLIEVER, Lonnie D. Authority in a pluralista world. *In*: BERNSTEIN, Richard. **Modernization, the Humanist Response to its Promise and Problems**. Washington D. C: Paragon House, 1982.

LAGOMARSINO, Luigi. **Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo**. Firenze: Alinea, 2004.

LAMARÃO, Sérgio. T. N. **Dos trapiches ao porto: Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1991. Em PCRJ/SMU/IPP.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 4. ed. Campinas: Unicamp, 1996.

_____. **A história nova**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

LEAL, Luiz Paulo. Desafios para a requalificação da região portuária do Rio de Janeiro: Desfazendo os estigmas sociais e a segregação. *In*: **Anais I Enamparq**, Rio de Janeiro, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

_____. **La revolucion urbana**. Madri: Alianza Editorial, 1980.

LÉVI-STRAUSS, Claude. História e etnologia. *In*: **Antropologia estrutural**. Trad. Chaim Katz e Eginardo Pires. 6.ed. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro, 2003.

LOBO, Maria da S. **Porto Maravilha: o EIV do Professor Pancrácio**. Abril de 2011. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em Vitruvius <<http://www.vitruvius.com.br>>

LOWENTHAL, David. **The Past is a Foreign Country**. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

_____. **The Heritage Crusade and the Spoils of History**. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

LOURES, Moema F. **Espaço IMAginal: rastros de uma escritura em projeto**. Rio de Janeiro: 2011. Tese de Doutorado em Urbanismo FAU/UFRJ.

LYNCH, Kevin. **A Boa Forma da Cidade**. (J. M. C. A e Pinho Trad.). Lisboa: Edições 70, 2007.

_____. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

_____. **What time is this place?** Cambridge: MIT Press, 1972.

MACCHI, Giulio; ROBERTO, Giuseppino. **L'esposizione nel Padiglione Italiano, Genova 1992**. *In*: Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991. pp. 94-95.

MACHADO, Denise B.P. (Org.) **Sobre Urbanismo. Urbanismo**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed. PROURB, 2006a.

MACHADO, Denise P.; COSTA, Lúcia Maria S. A. Projetos urbanos e metrópole. *In*: D. P. MACHADO, **Tipologias e Projetos Urbanos na Cidade Contemporânea**. Coleção Arquitetura Urbana Brasileira, Vol. II. Porto Alegre: Marcavisual, 2009.

MACHADO, Denise B. P.; MONTEIRO, Patrícia M. M. Um sentido de público possível: a estratégia de valorização da rua no Programa Rio-Cidade. *In*: VAZ, Lilian F.; ANDRADE, Luciana S.; GUERRA, Max W. (Org.) **Os Espaços Públicos nas Políticas Urbanas. Estudos sobre o Rio de Janeiro e Berlim**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008. pp. 133-148.

MACHADO, Tiago R. **Para a "Cidade Maravilhosa", um "Plano Maravilha": uma leitura crítica sobre a produção da imagem turística e marketing urbano no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado, IPPUR/UFRJ, 2004.

MAFFESOLI, Michel. **Elogio da Razão Sensível**. Petrópolis, Vozes, 2005, Capítulo A Razão Separada, pp. 27-49.

MAGALHÃES, Carla S. **Planejamento urbano e participação social: a conferência das cidades e a experiência recente de Duque de Caxias (RJ)**. Niterói: Dissertação de mestrado PPARQURB/UFF, 2008.

MAGALHÃES, Roberto Anderson. **A requalificação do centro do Rio de Janeiro na década de 1990**. Rio de Janeiro: Dissertação de mestrado UFRJ/PROURB, 2001.

MAGALHÃES, Roberto Anderson. **A requalificação do centro do Rio de Janeiro na década de 1990: a construção de um objetivo difuso**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal das Culturas, 2008.

MAGALHÃES, Sérgio. **A Cidade na Incerteza: ruptura e contigüidade em urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB/FAU/UFRJ, 2007.

MAGNANI, R. E. **LA COMMITTENZA: ovvero l'Ente delegato dallo Stato, quale il Consorzio Autonomo del Porto, per amministrare, determinare la politica e le strategie di sviluppo dell'area portuale**. [Editorial] GB Progetti n.8/9, p.15-97, jul./out., 1991.

MALERONKA, Camila. **Projeto e Gestão na Metrópole Contemporânea. Um estudo sobre as potencialidades do instrumento 'operação urbana consorciada' à luz da experiência paulistana**. São Paulo: 2010. Tese de doutorado, USP.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

MARICATO, E.; FERREIRA, J. S. Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? *In*: OSÓRIO, L. M. **Estatuto da Cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre: Sérgio Fabris, 2002. pp. 215-250.

MARICATO, Ermínia. Reabilitação de Centros Urbanos e Habitação Social. In: **Brasil, Cidades: Alternativas para a crise urbana**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002, p.125-151.

MARSHALL, Thomas H. **Social Policy in the Twentieth Century**. 4ª Ed. Londres: Hutchinson University Library, 1975.

MEINIG, Donald W. **The Interpretation of Ordinary Landscapes – Geographical Essays**. Oxford: University Press, 1979.

MELLO, Fernando F. **A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado IPPUR/UFRJ, 2003.

MELLO, João B. F. de. **Endereços da Cidade Maravilhosa**. In: Geo UERJ, v.1, nº 21, 2010, pp. 162-179.

MELO, Erick S. O.; GAFFNEY, Christopher. **Mega-eventos esportivos no Brasil: uma perspectiva sobre futuras transformações e conflitos urbanos**. Acesso em 09 de dezembro de 2013, disponível em Academia.edu <<http://www.academia.edu>>

MENDES, Izabel Cristina R. **Programa Favela-Bairro: uma inovação estratégica? Estudo do Programa Favela-Bairro no contexto do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2006.

MILES, Malcolm. "Planning and Conflict", In: Tim Hall, Phil Hubbard e John Rennie Short (eds). **The Sage Companion to the City**. London: Sage, 2008, pp. 318-333.

MILLSPAUGH, Martin. The Inner Harbor History. In: **Urban Land**. Urban Land Institute, abril de 2003.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de Centros Urbanos**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005. n. 3.

_____. AGÊNCIA ESPANHOLA DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL (AECI). **Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais**. Brasília: Ministério das Cidades; Agencia Espanhola de Cooperação Internacional – AECI, 2008.

MITCHELL, W. J. T. (Eds.). **Landscape and Power**. Chicago: The University of Chicago Press, 1994. p. 1-2.

MOLLENKOF OPT, John. H. **The Contested City**. Princeton: Princeton University Press, 1983.

MOLOTCH Harvey. **A cidade como máquina de crescimento**. American Journal of Sociology, 1976.

MOREIRA, Clarissa C. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro**. São Pauo: UNESP, 2004.

MOREIRA, Fernando D.; SOARES, Eliana M. A. da S. **Preservação do Patrimônio cultural e reabilitação urbana: o caso da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro**. Da Vinci, Curitiba, v. 4 , n. 1, pp. 101-120, 2007.

MORUS, Thomas. **A Utopia**. Livro Segundo. São Paulo: Ed. Escala, s/d, pp. 75 a 141.

MOSCATO, J. O bairro está mudando: tudo que é sólido desmancha no ar. (R. C. Silva, Trad.) *In*: MACHADO, Denise B. P.; PEREIRA, Margareth; SILVA, Rachel C. (Orgs.) **Urbanismo em Questão**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003. pp. 273-278.

MULS, Leonardo M. **O desenvolvimento econômico local do município de Itaguaí: O capital Social e o papel das micro, pequenas e médias empresas**. Rio de Janeiro: 2004. Tese de Doutorado. Instituto de Economia/UFRJ.

_____. Itaguaí, novas perspectivas de parcerias com os governos estadual e federal e com o Setor Privado em prol do desenvolvimento. *In*: FAURÉ, Yves A.; Hasenclever, Lia.; SILVA NETO, Romeu. (ORGS.) **Novos Rumos para a economia Fluminense. Oportunidades e Desafios do Crescimento do Interior**. Rio de Janeiro: E-papers, 2008

MUSSO, Bruno. **Il porto di Genova. La storia, i privilegi, la politica**. Torino: AGIT Subalpina, 2008.

NAME, Leonardo. **O conceito de paisagem na geografia e sua relação com o conceito de cultura**. *In*: GeoTextos, vol. 6, n. 2, dez. 2010. pp. 163-186.

NOBRE, Ana Luiza. **Mar Morto. A zona portuária e o fim da arquitetura carioca**. Julho de 2009. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em Vitruvius: <<http://www.vitruvius.com.br>>

NORA, Pierre. (org.) **Historia: Novos objetos**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1976.

_____. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. *IN*: **Projeto História**, 10, São Paulo, dez/ 1993, pp. 7-28.

NIETZSCHE, Friedrich. **The essential Nietzsche**. Nova York: Dover Publications, 2006.

OFFE, Claus. **Problemas estruturais do Estado Capitalista**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

OLIVEIRA, A. T.; SIMÕES, A. **Migrações, Economia e Território no Estado do Rio de Janeiro nos Anos Noventa**. V ENCONTRO SOBRE MIGRAÇÕES. Campinas: ABEP, 2007.

OLIVEIRA, Daniel A. O Direito da Cidade no Direito e nas Questões Sociais: Limites, Possibilidades e Paradigmas. *In*: COUTINHO, Ronaldo e BONIZZATO, Luigi (Coord.) **Direito da Cidade: Novas Concepções sobre as Relações Jurídicas no Espaço Social Urbano**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007. pp. 71-96

ORTIGOZA, Sílvia A. G. **Paisagens do consumo: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul**. [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010. ISBN 978-85-7983-128-7. Disponível em SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

PANOFSKY, Erwin. **A perspectiva como forma simbólica**. Lisboa: Edições 70, 1999.

PAIVA, Maria A. P. **Espaço Público e Representação Política**. Niterói: EdUFF, 2000.

PESAVENTO, Sandra J. **Cidades visíveis, Cidades sensíveis, Cidades Imaginárias**. In: Revista Brasileira de História. Vol. 27, nº 53/Julho de 2007.

PINDER, D.; VAN DER KNAP, B. "Revitalising the European waterfront: policy evolution and planning issues" In: HOYLE, B. S.; PINDER, D. (Eds), **European Port Cities in Transition**. Londres: Belhaven Press, 1992. pp 155-175.

PINHEIRO, Ivan de F.; RABHA, Nina M. C. E. **PORTO DO RIO DE JANEIRO: construindo a modernidade**. Rio de Janeiro: Andréa Jacobson Estúdio Editorial, 2004.

PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. **Francisco Pereira Passos. Vida e Obra**. Coleção prefeitos do Rio. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

PIQUET, Rosélia. **A Industrialização Brasileira em sua dimensão espacial**. Rio de Janeiro: 1976. Tese de Doutorado UFRJ.

_____. **Área Metropolitana do Rio de Janeiro: estrutura e desempenho industrial**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1975.

POLI, Stefano. Ignazio Gardella sr. e le 'terrazze di marmo' a Genova. In: **Convegno Nazionale di Storia dell'Ingegneria**. A.I.S.I. Associazione Italiana di Storia dell'Ingegneria. Napoli: s/d, pp. 1145-1154.

PORT VELL BARCELONA. **Actividades de la Gerencia Urbanística Port 2000**, s/d. Disponível em: http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/extra/Memoria.pdf Acesso em: 10/02/14.

PORTAS, Nuno. Contextos e transformações. In: MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). **Sobre Urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed. PROURB, 2006.

_____. Urbanismo e sociedade: construindo o futuro. In: MACHADO, Denise B. P.; VASCONCELLOS, Eduardo M. (Org.). **Cidade e Imaginação**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996. pp. 30-39.

PORTO MARAVILHA. **Cartilha Contribuinte Cidadão**. [cartilha] Rio de Janeiro: 14/09/11. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/detalheNoticia.aspx?id=d8b7a58e-5024-452e-b014-0a0c16efcdcd> Acesso em 15/04/12.

PCRJ. **Empresa Municipal de Multimeios (MULTIRIO)**. (s.d.). Acesso em 14 de março de 2012, disponível em MultiRio: <<http://multirio.rio.rj.gov.br>>.

_____. **Moradia é central**. Rio de Janeiro: Instituto Pólis, 2008. Disponível em: <http://www.moradiacentral.org.br/pdf/apr_sp_Rio_NovasAlternativas_Nazih.pdf>

_____. **Informações da Cidade do Rio de Janeiro para subsidiar a Câmara dos Vereadores no processo de elaboração do Plano Diretor.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2005. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em Armazém de Dados <www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>

_____. Diretoria de Informações geográficas. **Relatório final sobre o aproveitamento imobiliário da região do Porto do Rio.** Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 2003a. Acesso em 09 de dezembro de 2013, disponível em Portal Geo: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br>>

_____. Secretaria Municipal de urbanismo. Instituto Pereira Passos. Diretoria de Informações Geográficas. **Macrofunções: habitar o Centro. Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: IPP, 2003b. Acesso em 09 de dezembro de 2013, disponível em Portal Geo <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br>>

_____. **Das Remoções à Célula Urbana: Evolução urbano-social das favelas do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Secretaria Especial de Comunicação Social da Prefeitura do Rio de Janeiro, 2003c.

_____. Secretaria Municipal de urbanismo. Instituto Pereira Passos. **Pesquisa socioeconômica do Porto do Rio.** Rio de Janeiro: PCRJ, 2002.

_____. **Porto do Rio: plano de recuperação e revitalização da região portuária do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: s/ed, 2001.

_____. **Relatório do projeto SAGAS.** Rio de Janeiro: s/ed, 1984.

_____. Secretaria Municipal de Habitação. **Novas alternativas – projetos e propostas habitacionais para o Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Prefeitura/Secretaria, 2000.

PRONI, Marcelo W. **A reinvenção dos Jogos Olímpicos: um projeto de marketing.** Rev. Esporte e Sociedade. Ano 3, n9, Jul. 2008/Out. 2008.

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE. **La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori. (Presidenza del Consiglio dei Ministri.** Dipartimento della Funzione Pubblica) [Manuais] Roma: Rubbettino, 2006.

RABHA, Nina M. C.; PINHEIRO, A. d. **Porto do Rio: história da construção do Porto do Rio.** Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2004.

RAMOS, Silvia A. **Rio de Janeiro e seus portos: portos na cidade ou cidade como porto virtual?** Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado IPPUR/UFRJ, 2003.

REGO, Helena de A. Benos Aires e Puerto Madero. *In* ANDREATA, Verena. (Org.) **Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. pp. 122-147.

Revista GB Progetti. **Suplemento** Al. N.8/9. Luglio/Ottobre 1991.

Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991.

REZENDE, Vera L. M. **Seminário Plano Diretor**. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 11 de maio de 2005.

_____. Rediscutindo a política urbana: a propósito do Estatuto da Cidade. *In*: SANTOS, Thereza C. (ed.) **Dinâmicas territoriais, tendências e desafios do Brasil Contemporâneo**. Brasília: CIOR-AAp-ABM, 2001.

_____. **Planejamento e Política Fundiária. O caso da Cidade do Rio de Janeiro**. São Paulo: 1995. Tese de Doutorado FAU/USP.

RIBEIRO, A. C. T. **As leituras da cidade**. Intervenção como moderadora de mesa. *In*: Anais do Seminário “Repensando as políticas públicas e a ação na cidade” Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro/IPPUR – UFRJ. Documento disponível em CD-rom.

RIOARTE/IPLANRIO. **Corredor Cultural: como recuperar, reformar ou construir seu imóvel**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

ROBERT, P. “The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration”, *In*: ROBERT, P.; SYKES. (ed), **Urban Regeneration**. Londres: A Hand Book, Sage, 2000.

ROCHA, Oswaldo P. **A era das demolições**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

RODRIGUES, Henrique E. **Lévi-Strauss, Braudel e o tempo dos historiadores**. Rev. Bras. Hist. Vol.29 n.57 São Paulo, Junho 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882009000100007>

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel/ Fapesp, 1997.

_____. “Introdução Geral: Por que é tão difícil construir uma teoria crítica”, “Prefácio”, e “Parte I, Introdução” *In*: SANTOS, B. S. **A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência**. São Paulo: Cortez Editora, 2001. pp. 22-54.

_____. A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país: avanços e desafios. *In*: BUENO, L. M.; CYMBALISTA, R. (Org.) **Plano Diretor Municipal: novos conceitos de planejamento territorial**. São Paulo: Anna Blume/Instituto Pólis/PUCAMP, 2007.

_____. **Territorial Exclusion and Violence: the case of the state of SP, Brazil**. London: Pergamon Geoforum, 2001. nº 32. pp. 471-482.

_____. **Instrumentos Urbanísticos contra a Exclusão Social**. São Paulo: Revista Pólis, 1997. nº 29.

ROLNIK, Raquel; NAKANO, K. **As armadilhas do pacote habitacional**. *Jornal Le Monde Diplomatique Brasil*. São Paulo: s.ed. 2009.

ROSATO, G. (ORG.) **La gru galleggiante Langer Heinrich dal 1915 a oggi. Storia, tecnologia e conservazione.** Gênova: Erga, 2008.

ROVATI, João F. Quem debate o projeto urbano no Brasil? *In*: MACHADO, Denise B. P. (Org.). **Sobre Urbanismo.** 1ª ed. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed. PROURB, 2006. pp. 81-88.

SALVETTI, Luca. **La commissione Astengo per la revisione del PRG di Genova del 1959: testimonianze da preservare.** *In*: Riv. Territorio. n. 59. Milão: Franco Angeli, 2011.

SÁNCHEZ, Fernanda; VAINER, Carlos. **Belém, arena política, arena urbanística: o espaço em disputa na retomada das águas.** Rio de Janeiro: IPPUR, 2003. Relatório de Pesquisa. UFRJ/IPPUR, UFF/EAU, Prefeitura Municipal de Belém, Lincoln Institute of Land Policy.

_____. **A reinvenção das cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação política.** Rev. Sociol. Polít., Curitiba, 16, p. 31-49, jun. 2001.

SANDRONI, Paulo (2001). Plusvalías urbanas em Brasil: creación, recuperación y apropiación em la ciudad de São Paulo. *In*: SMOLKA, Martim e FURTADO, Fernanda (ed.). **Recuperación de Plusvalías em América Latin. Alternativas para el desarrollo urbano.** Lincoln Institute of Land Policy. Santiago, Chile: Eurolibros. pp. 37– 70

SANTOS, Angela M. S. P. **Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: FGV, 2003.

SANTOS, Boaventura de S. **O Discurso e o Poder.** Ensaio sobre a sociologia da retórica jurídica. Porto Alegre: Fabris, 1998.

_____. **Introdução a uma Ciência Pós-Moderna.** Rio de Janeiro: Graal, 1989.

_____. **Para um Novo Senso Comum: a Ciência, o Direito e a Política na Transição Paradigmática,** Vol. 1 – A Crítica da Razão Indolente: Contra o Desperdício da Experiência. São Paulo: Cortez, 2000.

_____. **“Introdução Geral: Por que é tão difícil construir uma teoria crítica”, “Prefácio”, e “Parte I, Introdução”** *In*: Santos, B. S. A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez Editora, 2001, pp. 22-54.

SANTOS, Josefa Rosalva R. **Um olhar de Debret sobre o negro no cotidiano: Aquarelas Cariocas (1816-1831).** Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro Centro de Letras e Artes Escola de Belas Artes, 2012.

SANTOS, Milton. [1996] **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4ª ed. São Paulo: EdUSP, 2009a.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 18ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2009b.

_____. **Pensando o Espaço do Homem.** 5ª ed. São Paulo: EdUSP, 2007.

_____. **Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método.** São Paulo: Boletim Paulista de Geografia, 1977.

_____. **A urbanização Brasileira.** São Paulo: EDUSP, 2005.

_____. **O espaço do cidadão.** São Paulo: EDUSP, 2002.

_____. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal.** São Paulo: Record, 2000.

SAUSSURE, F. **Curso de Linguística Geral.** São Paulo: Cultrix, 1973.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e Memória.** (Hildegard Feist Trad.) São Paulo: Cia. Das Letras, 1995.

SCHERER, Rebeca. **Sistematização Crítica do Conjunto dos Trabalhos.** São Paulo: 1994. Tese de Doutorado FAU/USP.

SCHLEE, M. B.; NUNES, M.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P.; DIAS, M.; TÂNGARI, V. Sistema de espaços livres nas cidades brasileiras – um debate conceitual. *In:* TÂNGARI, V. R.; ANDRADE, R. D.; SCHLEE, M. B. **Sistema de Espaços Livres: o cotidiano, apropriações, ausências.** Rio de Janeiro: PROARQ/FAU/UFRJ, 2009. 1ª ed. pp. 28-49

SCOTT, A. J. **Resurgent metropolis: Economy, Society and Urbanization in na Interconnected World.** International Journal of Urban and Regional Research, v. 32.3, pp. 548-564, set. 2008.

SECCHI, Bernardo. **A cidade do século vinte.** Coleção Debates, v. 318. São Paulo: Perspectiva, 2009.

_____. **Primeira lição de urbanismo.** São Paulo: Perspectiva, 2006.

SENNET, Richard. **The Uses of Disorder: Personal Identity and Cit Life.** Londres: Faber and Faber, 1996.

SERPA, Ângelo. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea.** Salvador: EDUFBA/Contexto, 2007.

SIGAUD, M. F.; PINHO, C. M. M. **Morro da Conceição: da memória o futuro.** Rio de Janeiro: Sextante Prefeitura do Rio de Janeiro, 2000.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista.** *In:* MARICATO, Ermínia (org.) A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1978. p. 21-36.

SILVA, Lúcia. **Memórias do Urbanismo da Cidade do Rio de Janeiro. 1778 – 1878. Estado, Administração e Práticas de Poder.** Rio de Janeiro: FAPERJ, 2012.

SILVA, Raquel M. C. Ordem e irregularidade no espaço urbano: uma perspectiva regulatória e urbanística. *In:* MACHADO, Denise B. P. (Org.) **Sobre Urbanismo.** 1ª ed. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Ed. PROURB, 2006. pp. 89-102.

SILVA, R. T; BRITTO, A. L. N. “**Cooperação Brasil-França em Saneamento Ambiental**”, comunicação apresentada na Conferência Bilateral Cidade, Ciência e Tecnologia: Cooperação Brasil – França, Rio de Janeiro, 20 a 23 de maio de 2002.

SINGER, Paul. O Plano Diretor de São Paulo, 1989-1992: a política do espaço urbano. *In*: MAGALHÃES, Maria Cristina (Org.) **Na Sombra da Cidade**. São Paulo: Escuta, 1995.

_____. O uso do solo urbano na economia capitalista. *In* MARICATO, Ermínia (org.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1978. p. 21-36.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada. *In*: BIDOUE-ZACHARIASEN, Catherine (coord). **De volta à Cidade – Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. (Helena Menna Barreto Silva Trad.). São Paulo: Annablume, 2006. pp. 59-87

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Distribuição Sócio-Espacial na Área Conurbada de Florianópolis**. São Paulo: 2002. Tese de Doutorado USP.

SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F.; RODRIGUEZ, A. **Neoliberal urbanization in Europe: large scale urban development projects and the new urban policy: a challenge to urban policy in European cities**. *Antipode: A Radical Journal of Geography*, Worcester, Mass., v.34, n.3, june 2002.

TASSO, Mario. **Il cono di Portman e le vicende del Waterfront storico dal dopoguerra all’Expo ’92**. Comunicação apresentada in: Seminario ad architettura. Gênova, 2008.

Teleporto Rio: conexão com o mundo. (novembro de ano XLVII, número 1215, 1985). Revista da Associação Comercial.

TOLEDO, Mariana P. de. **Participação de Instituições Locais em Projetos de Revitalização Urbana: o caso do Projeto Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, 2012.

TOPPETTI, Fabrizio. (ORG.) **Paesaggi e città storica. Teorie e politiche del progetto**. Firenze: Alinea Editrice S.R.L., 2011. Disponível em: http://books.google.com.br/books?id=Li1_5Gjy0BUC&pg=PA219&lpg=PA219&dq=lgge+risanamento+centro+storico+genova&source=bl&ots=Z6keoDeD3q&sig=51C8prM4QhfMDlr0WsJyhm6jjos&hl=pt-BR&sa=X&ei=rjXIUuq4MrOjsQST74GoCQ&ved=0CCKQ6AEwAA#v=onepage&q=lgge%20risanamento%20centro%20storico%20genova&f=false

TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário**. Rio de Janeiro: Companhia Docas do Rio de Janeiro/CDRJ, 2007.

TOURAINÉ, Alain. **Crítica da modernidade**. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 11-19.

TOURING CLUB ITALIANO, **Liguria**. Milão: Touring, 2011.

TOURING CLUB OF ITALY, **The Heritage Guide**. Milão: Touring, 1999.

TRIAS, Josep Maria. **Symbol and logo of the Barcelona'92 Olympic Games** [online article]. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB, 2005. Disponível em: http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp082_engpdf Acesso em: 12/04/12.

TSIOMIS, Yannis. O ensino do projeto urbano entre a crise e a mutação. (D. B. P. Machado, Trad.). In: MACHADO, Denise B. P. (Org.). **Sobre Urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley PROURB, 2006. pp. 65-88.

_____. O projeto urbano hoje: entre situações e tensões. (D. B. P. Machado, Trad.). In: MACHADO, Denise B. P.; PEREIRA, Margareth; SILVA, Raquel C. M. (Org.). **Urbanismo em Questão**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003. pp. 279-293.

_____. Projeto urbano, embelezamento e reconquista da cidade. In: MACHADO, Denise B. P.; VASCONCELLOS, Eduardo M. (Org.) **Cidade e Imaginação**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996. pp. 24-29.

_____. **Entrevista**. In: Revista Vitruvius. Ano 13, jun 2012. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/13.050/4335?page=2> Acesso em: 11/10/13.

_____. Por ocasião da operação do Grand Paris. O projeto metropolitano: uma improvisação erudita. In: CAVALLAZZI, R.; CURY, R. **Patrimônio, ambiente e sociedade. Novos desafios espaciais**. Rio de Janeiro: PROURB, 2012. pp. 11-22.

VAINER, Carlos. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: ANPUR, **Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro: s.ed, maio de 2011.

_____. **Participation, Poverty and Environment in the Strategic Plan for the City of Rio de Janeiro**. Conference on Urban Change, the Environment and Poverty, Cornell University, Ithaca, Nova Iorque, jun. 1996. (mimeo).

VAINER, Carlos & SMOLKA, M. O. Em Tempos de Liberalismo: tendências e desafios do planejamento urbano no Brasil. In: R. PIQUET, & A. RIBEIRO (Org.), **Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização**. Rio de Janeiro: Zahar, 1991. pp. 19-32. Fundação Universitária José Bonifácio.

VAZ, Lilian F e JACQUES, Paola B. Reflexões sobre o uso da cultura nos processos de revitalização urbana. In: **Anais do IX ENAPUR**, Rio de Janeiro: s.ed, 2001. pp. 664-674.

VAZ, Lilian F.; ANDRADE, Luciana S.; GUERRA, Max W. (Org.) **Os Espaços Públicos nas Políticas Urbanas. Estudos sobre o Rio de Janeiro e Berlim**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.

VERÍSSIMO, Antonio Augusto. **Habitação, Emprego, Mobilidade: subsídios para o Plano Municipal de Interesse Social**. Trabalho apresentado na Reunião Pública

sobre o Plano de Reabilitação dos imóveis do Estado do RJ, situados na área central da cidade do Rio de Janeiro, em 14/07/10.

VEYRET, Yvette (org.). **Os Riscos: O Homem como Agressor e Vítima do Meio Ambiente**. São Paulo: Contexto, 2007. Capítulo 1, O Risco, os riscos, pp.23-24, e Definições e Vulnerabilidade do Risco, pp. 25-46.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *In: Revista Estudos Avançados da USP*, v. 25, nº 71, janeiro/abril 2011. pp. 37-58.

VINELLI, C. **Le relazioni storiche**. Revista GB Progetti. Supplemento Al. N.8/9. Luglio/Ottobre 1991.

VITTE, Antônio Carlos. **O Desenvolvimento do Conceito de Paisagem e a sua inserção na Geografia Física**. Mercator – Revista de Geografia da UFC, ano 06, número 11, 2007.

XAVIER, Hélia N. **A Aplicação da Operação Interligada na Cidade do Rio de Janeiro (1997-2000) como Instrumento de Ordenamento Territorial**. Rio de Janeiro: 2011. Tese de Doutorado FAU/PROURB/UFRJ.

ZEPEDA, Mariana D. O. **Moradia na Reabilitação das Áreas Centrais. Rio de Janeiro: Programa Novas Alternativas**. Niterói: Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, 2007.

WEHLING, Arno, WEHLING, Maria José C. M. **MEMÓRIA E HISTÓRIA: fundamentos, convergências, conflitos**. s.d. 20 p.

LIVROS ELETRÔNICOS:

Comitê Popular Rio da Copa e Olimpíadas, 2011. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro*. [e-book] Rio de Janeiro: Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa e das Olimpíadas. Disponível: <<http://comitepopulario.files.wordpress.com/2012/04/dossic3aa-megaeventos-e-violac3a7c3b5es-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro.pdf>>

WEB SITE:

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2001. *Armazém de Dados da Prefeitura do Rio de Janeiro*. [Online]. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>>, Acesso em 25/07/10.

CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 2010. *Porto Maravilha. Um sonho que virou realidade*. [Online]. Rio de

Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível:
<<http://www.portomaravilhario.com.br/>>, Acesso em 31/07/10.

Porto Maravilha, 2010. Disponível em: <<http://www.portomaravilhario.com.br/>>,
Acesso em 31/07/10.

VIDEOS:

FONDAZIONE ANSALDO. *Imagine della Genova Antica*, 1946. Disponível em:
<<http://www.youtube.com/watch?v=Rxm6c7YoZjc>> [Acesso em 16 de Janeiro de 2014]

FONDAZIONE ANSALDO. *Quartiere Genovese*, 1948. Disponível em:
<http://www.youtube.com/watch?v=Z3_FgE3HFPA> [Acesso em 16 de Janeiro de 2014]

CD ROM:

L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.

**APÊNDICE I – LINHA DOS FATOS. INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS,
LEGISLAÇÕES E OUTROS FATOS RELEVANTES PARA RIO DE
JANEIRO E GÊNOVA**

<i>OBS.:</i>	<i>Rio de Janeiro</i>	LINHA DOS FATOS	<i>Gênova</i>	<i>OBS.:</i>
	<i>LEIS</i>	<i>FATOS</i>	<i>FATOS</i>	<i>LEIS</i>
		2020		
			<i>Fim do contrato de administração do porto pelo Estado</i>	
		2016		
		<i>Jogos Olímpicos na Cidade do Rio de Janeiro</i>		
		Fonte: www.rio2016.com		
		2015		
		<i>Copa do Mundo de Futebol no Brasil</i>		
		Fonte: www.portal2014.org.br		
		2014		
		<i>I Encontro Latino Americano da Clinton Global Initiative (CGI) com objetivo de discutir soluções para cidades e países em desenvolvimento. (08 a 10/12/2013)</i>	<i>Concurso de ideias para a Sopraelevata promovido pela Associazione Amici della Sopraelevata, com o objetivo de transformar a infraestrutura viária em um evento para a cidade</i>	
		Fonte: http://rockinrio.com/rio/	Fonte: http://www.ilsecoloxix.it/p/genova/2013/08/09/APGeviBG-sopraelevata_inventa_premio.shtml	
		<i>Rock in Rio 2013</i>		
		Fonte: http://www.informare.it/news/gennews/2013/20130671-Centro-Internazionale-Citta-d'Acqua-di-Venezia,depois-de-24-anos-de-atividades	<i>Encerra os trabalhos o Centro Internazionale Città d'Acqua di Venezia, depois de 24 anos de atividades.</i>	
		<i>Inauguração do Museu de Arte do Rio (MAR) e aniversário da cidade (01/03/2013)</i>	Fonte: www.museumar.com	
		2013		
		<i>Justiça suspende construção do pier em Y na Zona Portuária do Rio pelo possível impacto urbanístico, ambiental e paisagístico (14/12/2012)</i>	Fonte: http://oglobo.globo.com/rio/especialistas-comemoram-suspensao-de-projeto-do-pier-em-y-7081185	
Regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias, e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.	<i>Medida Provisória n° 595 (06/12/2012)</i>	<i>Começam as vendas dos CEPACs segundo Edital CVM/SRE/SEC/2012 organizado pela BM&FBOVESPA (19/09/2012)</i>		
		Fonte: http://www.bmfbovespa.com.br/pt-br/mercados/download/Porto-do-RJ-edital-de-leilao.pdf		

<p>Define os Parâmetros Urbanísticos para a área que menciona Define os parâmetros urbanísticos para a área que menciona, inserida no bairro da Gamboa, I RA - Portuária e dá outras providências. (Lei resultante do projeto de lei complementar nº 123 (04/07/2012))</p>	<p>Prefeito do Rio de Janeiro propõe à Câmara de Vereadores a prorrogação da isenção tributária de IPTU, ISS e ITBI para os negócios e transações imobiliárias na área do Porto Maravilha até 2015.</p> <p>Prefeito Eduardo Paes é reeleito com 64,6% dos votos válidos.</p> <p>Fonte: www.eduardopaes.com.br</p>	
<p>Dispõe sobre a criação da Zona de Preservação Paisagística e Ambiental - ZPPA-1 da Cidade do Rio de Janeiro para valorização a paisagem urbana e de ordenamento da exibição de publicidade</p>	<p>Lei Complementar nº 123 (04/07/2012)</p> <p>Inicia-se a segunda fase das obras do Projeto Porto Maravilha</p> <p>Fonte: http://portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresenta.spx</p> <p>Rio +20 - Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (13 a 22 de junho de 2012)</p> <p>Fonte: www.rio20.gov.br</p> <p>A Região contava com cerca de 32 mil habitantes. Dez mil pessoas à mais do que no ano 2000.</p> <p>Fonte: http://portomaravilha.com.br/upload/cupula/apresentacao.pdf</p>	
	<p>Edital de Convocação dos Aprovados no Concurso Público Porto Maravilha nº 001 (17/02/2012)</p>	<p>Plano destinado à valorização das redes portuárias territoriais e internacionais.</p> <p>Conclusão dos estudos para o Novo Piano Regolatore Portuale (agosto de 2012)</p> <p>AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA. Nuovo Piano Regolatore Portuale. Genova: s/ed, 2012.</p>
	<p>Plano Estratégico III da Prefeitura do Rio de Janeiro Pós-2016 (2013-2016) - prefeito Eduardo Paes</p>	
	<p>Lançamento do Edital SMA Nº 209, do Concurso Público Porto Maravilha nº 001 (30/11/2011)</p>	<p>2012</p> <p>Edital promovido pela CDURP. Fonte: http://portomaravilha.com.br/web/esq/concursocdurp.pdf</p> <p>EDITAL SMA Nº 209, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2011.</p>
	<p>Rock in Rio 2011</p>	<p>Fonte: http://rockinrio.com/rio/</p>
	<p>Lançamento da Cartilha Contribuinte Cidadão (14/09/2011)</p>	<p>A cartilha divulga benefícios fiscais na Região Portuária.</p> <p>Fonte: http://portomaravilha.com.br/conteudo/cartilha_web/cartilha.pdf</p>

*Lei Federal
nº 12.424
(04/08/2011)
Aprovação do
RDC*

*Consórcio Porto
Novo
(Odebrecht, OAS
e Carioca
Engenharia)
assumem
serviços no
porto em 15 de
junho de 2011*

*Leilão de CEPAC
da OUC Porto
Maravilha, em
13 de junho de
2011. Todos os
CEPACs foram
comprados pela
CEF.*

*Aprovação do
projeto de lei
complementa
r
Lei nº
47/2011*

*Marcação de
casas no Morro
da Providência
com a sigla
SMH* Fonte:
<http://www.apublica.org/2012/04/ri-casas-vao-cair/>

*Decreto
Municipal
nº 34.117
(11/07/2011)*

*Resolução
Municipal
SMF
nº 2.677
(20/07/2011)*

Fonte: iabj.org.br

*Resolução
Municipal
SMF
nº 2.974
(20/07/2011)*

*Divulgação do
resultado do
concurso do
Porto Olímpico
(28/06/2011)* Fonte:
<http://www.iabj.org.br/Concurso-porto-olimpico-2>

*Decreto
Municipal
nº 34.129
(14/07/2011)*

*V Jogos
Mundiais
Militares
Julho de 2011*

Dispõe sobre a aquisição de imóveis no âmbito da Operação Urbana Consorciada) portomaravilha.com.br Institui no âmbito da Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão, o Grupo de Trabalho denominado "Impactos Sociais dos Megaeventos e Moradia Adequada na Cidade do Rio de Janeiro"	Decreto Municipal nº 34.044 (22/06/2011)	
Declara de interesse social, para fins de desapropriação, o imóvel que menciona. (Desapropriação dos imóveis localizado na Rua da Gamboa)	Decreto Municipal nº 33.925 (06/06/2011)	Acesso à comunidade da Pedra Lisa, no Morro da Providência. Fonte: LADU
Cria a comissão para fazer a programação das comemorações dos 450 anos da cidade do Rio de Janeiro	Decreto Municipal nº 33.882 (27/05/2011)	Reunião pública na sede do MPU (24/05/2011), com moradores da comunidade da Pedra Lisa, Morro da Providência
ISS - Disciplina os procedimentos referentes à isenção do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS instituída pelo art. 8º da Lei nº 5.128, de 16 de dezembro de 2009	Resolução Municipal SMF nº 2.675 (20/05/2011)	
Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, o imóvel que menciona (para execução do novo sistema viário do Porto - Av. Rodrigues Alves, nº 845 e 847, Rua Equador, nº 702 e 716)	Decreto nº 33.730 (02/05/2011)	
Ratifica o Protocolo de Intenções firmado entre a União, o Estado do Rio de Janeiro e o Município do Rio de Janeiro, com a finalidade de constituir consórcio público, denominado Autoridade Pública Olímpica - APO	Lei Federal nº 12.396 (21/03/2011)	Fonte: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12396.htm
Altera a Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.	Medida Provisória Federal nº 527 (18/03/2011)	

<p>Plano Diretor do Rio de Janeiro - Dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências.</p> <p><i>Lei Complementar nº 111 (01/02/2011)</i></p>	<p><i>Começam as obras da 1ª Fase do Porto Maravilha e também as escavações arqueológicas</i></p>		
2011			
<p>Municípios em operações de crédito destinadas ao financiamento de infraestrutura para a realização da Copa do Mundo FIFA 2014 e dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, sobre imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sobre dívidas referentes ao patrimônio imobiliário da União e sobre acordos envolvendo patrimônio imobiliário da União; transfere o domínio útil de imóveis para a Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ; altera a Medida Provisória no 2.185-35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis nos 9.711, de 20 de novembro de 1998, 11.483, de 31 de maio de 2007, 9.702, de 17 de novembro</p> <p><i>Lei Federal nº 12.348 (15/12/2010)</i></p>			<p><i>Plano Energético Portuário</i> Reunião de apresentação e discussão.</p>
<p>Determina a emissão dos Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC, previstos no art. 34 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e no art. 36 da Lei Complementar Municipal nº 101, de 23 de novembro de 2009 e dá outras providências.</p> <p><i>Decreto nº 32.666 (11/08/2010)</i></p> <p>portomaravilha.com.br</p>	<p><i>Inaugurada a Estação de Metrô Cidade Nova</i></p> <p>Fonte: http://www.metrorio.com.br/Estacoes?p_ponto=43</p>		
<p>Designação dos membros para exercerem a função de Conselheiros do Conselho Consultivo para implementação e a fiscalização da Operação Urbana Consorciada da Região Portuária do Rio de Janeiro (Projeto Porto Maravilha)</p> <p><i>Decreto Municipal "p" nº 814 (18/06/2010)</i></p>	<p><i>Instalação da UPP do Morro da Providência</i></p> <p>Fonte: http://www.upprj.com/index.php/informacao/informacao-selecionado/ficha-tecnica-upp-providencia/Provid%C3%Aancia</p>	<p><i>Divulgação das linhas guias para a execução das obras de requalificação energética e de melhoramento da produção energética do porto de Gênova. Piano Energetico Ambientale Portuale di Genova. Fonte: <Fonte: http://www.portogenova.it/index.php/it/il-porto-di-genova/il-porto-oggi/lambiente/piano-energetico> Acessado: 15/10/2013</i></p> <p><i>energética e de melhoramento da produção energética do porto de Gênova. Piano Energetico Ambientale Portuale di Genova (07/2010)</i></p>	
	<p>Ocorrido na Zona Portuária do Rio de Janeiro, de 22 a 26/03/10, por iniciativa dos movimentos sociais da cidade e paralelamente ao 5º Fórum Urbano Mundial, promovido pela ONU/ Habitat. O projeto da Zona Portuária foi analisado em uma mesa de debates, denominada "Porto Maravilha, para quem?". Fonte: www.cidades.gov.br/</p> <p><i>5º Fórum Urbano Mundial (março 2010)</i></p>		

<p>Constitui comissão para análise e aprovação dos projetos incluídos na Área de Especial Interesse urbanístico - AEIU do Porto do Rio, criada na Lei Complementar nº 101/2009. rio.rj.gov.br/smu</p>	<p>Decreto Municipal nº 31.878 (27/01/2010)</p>	
2010		
<p>Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro- CDURP e dá outras providências. portomaravilha.com.br (PDF) mail.camara.rj.gov.br</p>	<p>Lei Municipal nº 102 (23/12/2009)</p>	
<p>Concede benefícios fiscais relacionados com a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, na forma que menciona. portomaravilha.com.br</p>	<p>Lei Municipal nº 5.128 (16/12/2009)</p>	
<p>Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. portomaravilha.com.br</p>	<p>Lei Municipal nº 101 (23/11/2009)</p>	
<p>Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas-PROPARRIO, e dá outras providências. portomaravilha.com.br (PDF) mail.camara.rj.gov.br</p>	<p>Lei Municipal nº 105 (22/11/2009)</p>	<p>Aprovação da OUC Porto Maravilha</p>
<p>Dispõe sobre a concessão de licenças na Área Portuária do Rio de Janeiro. rio.rj.gov.br/smu</p>	<p>Decreto Municipal nº 30.610 (15/04/2009)</p>	
<p>Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Medida Provisória nº 2.197-43, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. planalto.gov.br</p>	<p>Lei Federal nº 11.977 (07/07/2009)</p>	<p>Anúncio do Rio de Janeiro como sede para os Jogos Olímpicos de 2016. Festa de comemoração da seleção do Rio de Janeiro como sede dos jogos olímpicos de 2016. (02/10/2009)</p> <p>Fonte: http://www.estadao.com.br/noticias/esportes,rio-e-escolhido-como-cidade-sede-da-olimpiada-de-2016,444804,0.htm</p> <p>Entregue dossiê da Candidatura da Cidade à Patrimônio Mundial da UNESCO. (09/2009)</p> <p>Fonte: http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16727&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia</p>
<p></p>	<p>Assinatura de protocolo de cooperação federativa entre União, Estado e Município (junho de 2009) para a promoção da requalificação urbana da área portuária do Município do Rio de Janeiro - RJ.</p> <p>Fonte: www.caixa.gov.br</p>	
<p></p>	<p>Início do primeiro mandato do prefeito Eduardo Paes.</p>	2009

<p>Dispõe sobre a constituição, a administração, o funcionamento, a oferta pública de distribuição decotas e a divulgação de informações dos Fundos de Investimento Imobiliário – FII. Revoga as Instruções CVM nº 205, de 14 de janeiro de 1994, nº 389, de 3 de junho de 2003, nº 418, de 19 de abril de 2005 e nº 455, de 13 de junho de 2007. Acrescenta o Anexo III-B à Instrução CVM nº 400, de 29 de dezembro de 2003.</p> <p>portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao</p> <p>2008</p>	<p>Desenvolvimento de projetos para a região portuária pelo IPP (2002-2008)</p>		
<p>Cria o Comitê Especial de Legado Urbano - CELU - de apoio à candidatura do Rio de Janeiro às Olimpíadas de 2016</p>			
<p>Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro</p> <p>Lei nº19</p>	<p>Conclusão do Plano do Legado da Cidade para Copa 2014 e Jogos Olímpicos e Paraolímpicos (outubro 2008)</p> <p>Fonte: www2.rio.rj.gov.br</p>		
<p>Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e dá outras providências.</p> <p>planalto.gov.br</p> <p>Lei Federal nº 11.483 (31/05/2007)</p>	<p>Anúncio do Brasil como sede da Copa de Futebol de 2014</p>		
<p>Dá nova redação a dispositivos das Leis nº 9.636, de 15 de maio de 1988, 8.666, de 21 de junho de 1993, 11.124, de 16 de junho de 2005, 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil, 9.514, de 20 de novembro de 1997 e 6.015, de 31 de dezembro</p> <p>Lei Federal nº 11.481 (31/05/2007)</p>	<p>Projeto Porto do Rio do Século XXI, lançado pelo governo do Estado do Rio de Janeiro.</p>		<p>Criou o Urban Lab composto por técnicos do Comune e por estagiários de universidades italianas e estrangeiras. Fonte: http://puc.comune.genova.it/PUC/01_Volumi/01_Descrizione%20Fondativa/0_Introduzione.pdf</p> <p>Medida nº 165 (26/06/2007)</p>
<p>Cria e delimita a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro para fins que indica, declara de utilidade pública imóveis, estabelece condições para parceria com o setor privado e autoriza a constituição de Grupo de Trabalho.</p> <p>Decreto Municipal nº 26.852 (08/08/2006)</p>	<p>Jogos Olímpicos Pan-americanos Cidade do Rio de Janeiro</p> <p>Fonte: www.brasil.gov.br</p>		
	<p>Programa de Aceleração do Crescimento, programa do governo federal, lançado em 28 de janeiro de 2007.</p>	<p>Prevê a ativação de financiamentos públicos a serem utilizados com base em específicos Programas Integrados com o objetivo de melhorar a competitividade regional</p> <p>Programma Operativo Regionale (P.O.R.) 2007/2013</p> <p>2007</p>	

<p>Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, cria o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS. Fonte: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/11124.htm</p>	<p>Inauguração da Cidade do Samba (04/02/2006) Fonte: Secretaria de Obras da Cidade do Rio de Janeiro</p>	<p>2006</p>
<p>Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências</p>	<p>Lei Federal nº 11.107 (06/04/2005)</p>	<p>2005</p>
<p>Altera o nome do Porto de Sepetiba para Porto de Itaguaí.</p>	<p>Lei Federal nº 11.200 (24/11/2005)</p>	<p>2005</p>
<p>Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.</p>	<p>Lei Federal nº 11.079 (30/12/2004)</p>	<p>Plano Estratégico II da Cidade do Rio de Janeiro – As Cidades da Cidade – prefeito Cesar Maia</p> <p>UNESCO Designa Gênova como a Capital Europeia da Cultura Fonte: http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/77</p>
<p>Institui o PEU de São Cristóvão, Projeto de Estruturação Urbana dos bairros componente da VII Região Administrativa - São Cristóvão / UEP 05 (São Cristóvão, Mangueira, Benfica e Vasco da Gama) e dá outras providências.</p>	<p>Inauguração da Vila Olímpica da Gamboa</p> <p>Lei Complementar nº 73 (29/07/2004)</p>	<p>Programas financiados pelo Ministério de Infraestrutura e pela Região que visavam, renovar o caráter edilício, aumentar os serviços e melhorar a qualidade das moradias locais nos bairros com maiores problemas habitacionais (ghetti). URBAN CENTER, Gênova. Fonte: http://www.urbancenter.comune.genova.it/</p> <p>Programa Contratto di Quartiere - 2004</p>
<p>Estimula o uso residencial misto nas Área Central e Portuária da Cidade e sua periferia imediata. rio.rj.gov.br/smu</p>	<p>Criação do Ministério das Cidades Fonte: http://www.cidades.gov.br/index.php</p> <p>Decreto Municipal nº 23.226 (30/07/2003)</p>	<p>2004</p>
<p>Dispõe sobre as ofertas públicas de distribuição de valores mobiliários, nos mercados primário ou secundário, e revoga a Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980, e a Instrução CVM nº 88, de 3 de novembro de 1988.</p>	<p>Início da construção da Cidade do Samba, pelo Consórcio Delta-Oriente</p> <p>Instrução CVM nº 400 (29/12/2003)</p>	<p>2003</p>

<p>Dispõe sobre os registros de negociação e de distribuição pública de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao</p> <p>Instrução CVM Nº 401 (29/12/2003)</p>	<p>I Conferência Nacional dos Portos (agosto 2002)</p> <p>Tema: "Os portos e o desenvolvimento Regional" (BORGES; LAPA, 2007, p.7)</p>		<p>Modifica a Lei Regional nº 13 (28/04/1999), estabelecendo a transferência aos <i>Comunes</i> das funções administrativas sob domínio marítimo a partir de 01/01/2002. Fonte: http://www.regione.liguria.it/</p> <p>Lei Regional nº 1 (03/01/2002)</p>
<p>Estatuto da Cidade - Regulamenta os art. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências planalto.gov.br</p> <p>Lei Federal nº 10.257 (10 de julho de 2001)</p>	<p>Projeto Porto do Rio - Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro (2001)</p> <p>Plano realizado com base nas experiências anteriores, que deu apoio ao Projeto Porto Maravilha. (MOREIRA, 2002, p. 107-112)</p>	<p>2002</p> <p>Constituição da RETE (Associação para a Colaboração entre Portos e Cidades), protocolo assinado entre Lisboa, Génova e Barcelona</p> <p>Fonte: http://afifedigital.blogspot.com/2012/05/26/</p>	
<p>Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. planalto.gov.br</p> <p>Lei Complementar Federal nº 101 (04/05/2000)</p>	<p>Conclusão do projeto Habitacional da Saúde, que iniciou em 1996</p> <p>(MOREIRA, 2002, p. 107-108)</p> <p>2001</p> <p>Fonte: Primeira apresentação do Projeto Porto Maravilha. (2009) Não está mais disponível no site do projeto.</p> <p>Projeto de Reabilitação do Morro da Conceição (1988-2000)</p>		
	<p>Inauguração oficial e primeiro navio de contêineres operado pelo Terminal Sepetiba Tecon. (2000)</p> <p>(TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. 3.)</p> <p>Proposta do prefeito Cezar Maia de se construir um Museu Guggenheim no Pier Mauá</p> <p>(MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111)</p>		<p>Decreto Regional nº 44 (10/03/2000)</p> <p>Aprovação do Plano Urbanístico Comunale (PUC)</p>
	<p>2000</p> <p>Assinatura do Contrato de Arrendamento do Terminal de Contêineres Sepetiba Tecon. (1999)</p> <p>(TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. 2.)</p>		<p>Disciplina as funções em matéria de defesa da costa, o alimento dos areais, proteção e observação do ambiente marinho e costeiros, domínios marítimos e portos. Fonte: http://www.regione.liguria.it/</p> <p>Lei Regional nº 13 (28/04/1999)</p> <p>Inversão da tendência de degradação e leve aumento das unidades habitacionais.</p> <p>Projetos de revitalização econômica e social. Fonte: http://www.urbancenter.comune.genova.it/</p> <p>URBAN 2</p>
		<p>Marco inicial do Planejamento Estratégico genovês</p> <p>(PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, 2006, p. 21)</p>	

		1999			
	<p>Leilão do Terminal de Contêineres do Porto de Sepetiba. (1998)</p> <p>(TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. 3.)</p>				
Regulamenta a execução do disposto nos incisos I, II e III do art. 14 da Constituição Federal (Nota do autor: trata do plebiscito, do referendo e da iniciativa popular)	<p>Lei Federal nº 9.709 (15/11/1998)</p> <p>planalto.gov.br</p>	<p>Programa de Recuperação Orientada - Morro da Conceição</p> <p>(MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111)</p>	<p>Promovidos pelo Ministério das Obras Públicas objetivam realizar - através de programas orgânicos - intervenções finalizadas à ampliação e à requalificação das infra-estruturas e dos tecidos econômico, produtivo, e ocupacional e à recuperação e à requalificação ambiental do tecido urbano e social dos âmbitos territoriais interessados.</p> <p>URBAN CENTER, Gênova. Fonte: http://www.urbance.ter.comune.genova.it/</p>	<p>PRUSST Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (1998)</p>	<p>As funções administrativas sob domínio marítimo foram integralmente transferidas do Stato para a Regione para todas as finalidades diferentes daquelas de oferta de energia.</p> <p>Fonte: http://www.regione.liguria.it/</p>
		<p>Concedido o direito de exploração por 25 anos das infra-estruturas do Porto de Sepetiba à Companhia Siderúrgica Nacional, o que completa o quadro de privatização operacional portuária. (1998)</p> <p>(MULS, 2004, p. 289)</p>	<p>Programa que visa a requalificação do espaço público e do mobiliário urbano.</p> <p>URBAN CENTER, Gênova. Fonte: http://www.urbance.ter.comune.genova.it/node/209.</p>	<p>Programa de "revitalização" do tecido comercial CIV (Centro Integrato di Via)</p>	
		1998			
		<p>Contrato de Arrendamento do Terminal de Carvão com a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN</p> <p>(TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. 3.)</p>			<p>O Plano foi iniciado em 1996 e só alcançou a sua aprovação em 2000, segundo a nova Lei Urbanística Regional e assumirá o nome de Plano Urbanístico Comunale (PUC) (LAGOMARSINO, s/d, p.05)</p>
		<p>Projeto do IPLAN RIO para a enseada da Gamboa</p>			
	<p>Lei nº 87 Região metropolitana Aleri (16/12/1997)</p>	<p>Seminário Internacional "Portos, cidades e territórios na virada do século"</p> <p>Discussão sobre as políticas de planejamento portuário no Brasil. (BORGES; LAPA, 2007, p.7)</p>			
		1997			
		<p>Contrato de Arrendamento do Terminal de Minério com a Companhia Portuária Baía de Sepetiba - CPBS</p> <p>(TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. 3.)</p>			

<p>Contempla o Projeto de Ampliação e Modernização do Porto de Sepetiba, construindo a infraestrutura básica de dois terminais de uso múltiplo, além da dragagem do canal de acesso e o aterramento de uma área de aproximadamente 245.000 m².</p> <p>Plano Brasil em Ação (1996/99)</p>	<p>Projeto Novas Alternativas (Secretaria Municipal de Habitação e Caixa Econômica Federal)</p> <p>Fonte: rio.rj.gov.br</p>	<p>Elementos positivos: oferta de serviços qualificados; externalidade positiva das atividades marítimas e portuárias, vitalidade no crescimento cultural.</p> <p>Elementos negativos: escassa disponibilidade de espaço para construções, altos custos do desenvolvimento urbano, a disparidade de distribuição dos custos e dos benefícios urbanos entre as áreas e os grupos sociais. (GAZZOLA, 2003, p.93)</p> <p>Uma pesquisa conduzida por Roberto Camagni traz à luz aspectos positivos e negativos no que diz respeito ao desenvolvimento econômico e social da cidade.</p>	<p>Registro das empresas autorizadas ao exercício das operações portuárias e dos relativos trabalhadores dependentes. Fonte: Decreto nº 104 (07/02/96) http://www.informare.it/harbs/genoa/decr/author02.asp</p>
<p>Início das obras do Projeto Habitacional da Saúde, concluídas em 2001</p> <p>(MOREIRA, 2002, p. 107-108)</p> <p>Nos anos de 1995 a 1998 estudou-se a possibilidade de transformar o Porto de Sepetiba em um grande porto especializado em contêineres. (MULS, 2004, p. 288)</p> <p>Plano Estratégico I da Cidade do Rio de Janeiro – Rio Sempre Rio – prefeito César Maia</p>	<p>1996</p> <p>Criação de uma agência que combinou as contribuições dos escritórios da Autoridade Portuária, aos da Universidade, àqueles da Câmara Municipal e de quatro consultores internacionais: Rem Koolhaas, Manuel de Solà-Morales, Marcel Smets, Bernardo Secchi</p> <p>1995</p>	<p>1996</p> <p>Criação de uma agência que combinou as contribuições dos escritórios da Autoridade Portuária, aos da Universidade, àqueles da Câmara Municipal e de quatro consultores internacionais: Rem Koolhaas, Manuel de Solà-Morales, Marcel Smets, Bernardo Secchi</p> <p>1995</p>	<p>Decreto estabelecido pelo comissário Fabio Capocaccia, constitui a Autorità Portuale. Fonte: Decreto nº 1/COMM (05/01/1995) http://www.informare.it/news/gennews/2003/20032104.asp</p>
			<p>Define intervenções urgentes à favor do setor portuário. Fonte: Decreto Lei nº 696 (22/12/1994) http://www.informare.it/news/gennews/2003/20032104.asp</p> <p>Estabelece que em matéria de edificação residencial pública, as atividades da Regione incluem: satisfazer a demanda habitacional de tal modo a desenvolver uma ação normativa seja no que diz respeito aos custos das obras, seja aos cânones do aluguel. Lei nº 10 (03/03/1994)</p>

	<p>Operações Urbanas Faria Lima e Água Branca, em São Paulo</p>		<p>Disciplina a reordenação e as atividades portuárias para adequá-las aos objetivos do plano geral dos transportes. Transforma os Entes Portuários em Autoridade Portuária. Fonte: http://frontedelporto.jimd-o.com/legge-84-94-law-84-94/</p> <p>Lei nº 84 (28/01/1994)</p>
<p>Prorroga o prazo previsto no decreto nº11.860 de 23 de dezembro de 1992. rio.rj.gov.br/smu</p>	<p>Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro - Centro Internacional da Água e do Mar</p> <p>Propunha a criação de um polo cultural na Zona Portuária do Rio de Janeiro, com a construção de centros comerciais, de serviço e de convenções, mas não saiu do papel. (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111)</p>	<p>1994</p>	<p>Sobre reforma de portos, o que implica numa nova abordagem metodológica dos instrumentos dos Planos de Ordenamento Urbano e Portuário.</p> <p>Plano Regulador Portuário</p>
<p>Regula o Instituto da Operação Interligada, dispõe sobre os seus limites e forma, e dá outras providências. rio.rj.gov.br</p>	<p>Decreto Municipal nº 12.821 (27/04/1994)</p>	<p>Dissolução do Ente Colombo</p> <p>(II Seculo XIX, 30/01/92, p.11)</p> <p>(06/1993)</p>	
<p>Institui o Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP. Fonte: http://www.jusbrasil.com.br</p>	<p>Portaria Ministerial nº 908 (27/10/1993)</p>		
<p>Lei dos Portos - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Favorece o processo de privatização dos portos públicos e dos principais terminais de transportes de cargas. Transforma a Companhia Docas em autoridade portuária e cria o Conselho de Autoridade Portuária. Fonte: planalto.gov.br</p>	<p>Lei Federal nº 8.630 (25/02/1993)</p>	<p>Maratona genovesa que se desenvolveu pelas ruas da cidade.</p> <p>(II Seculo XIX 29/01/92, p. 11)</p> <p>(01/1993)</p>	
<p>Cria e delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária e dá outras providências. rio.rj.gov.br/smu</p>	<p>Decreto Municipal nº 11.860 (23/12/1992)</p>	<p>1993</p>	
<p>Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária</p>	<p>1992</p>		
		<p>Nataleideia e Ideaneve (4 a 13/12/1992)</p> <p>(II Seculo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p> <p>Tecnhotel (14 a 18/11/1992)</p> <p>(II Seculo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p> <p>Salone Nautico (15 a 25/10/1992)</p> <p>(II Seculo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p> <p>Previsão de finalização das obras do Acquario. (12/10/1992)</p> <p>(II Seculo XIX, 12/01/92, p. 15)</p> <p>Genova '92. Evento dedicado à exposição de selos. (18 a 27/09/1992)</p> <p>(II Seculo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>	

Il Mondo di Colombo (junho e agosto de 1992)
(II Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)

"12ª Internacional tug and salvage exhibition" e "Genoa workboat Show". Um evento sobre o mundo dos rebocadores.
(II Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)

500 anos da Descoberta da América.
(II Secolo XIX, 11/10/91) (12/10/1992)

Mostra de prataria "La Torretta", no Palazzo Doria
(II Secolo XIX, 11/10/91) (09 a 11/1992)

Encerramento das Comemorações Colombianas
(II Secolo XIX, 11/10/91) (15/08/1992)

Copa do Mundo de Baseball, realizada em Sanremo
(II Secolo XIX 29/01/92, p. 11) (07/1992)
Até Janeiro de 1992 tinham aderido à Expo 50 países. (II Secolo XIX, 04/04/92 p. 15) Início das Comemorações Colombianas (15/05 a 15/08/1992)

Previsão de entrega da primeira parte do Acquario.
(II Secolo XIX, 12/01/92, p. 15) (05/1992)

Regata das Repúblicas Marinheiras
(II Secolo XIX, 04/04/92 p. 15) (07/05/1992)

Mostra de peles "Genova nell'età barroca", no Palazzo Spinola
(II Secolo XIX, 04/04/92 p. 15) (02/05/1992)

24ª Europharmex '92. Evento dedicado à farmacêuticos e dedicados à área. (30/04 e 01/05/1992)
(II Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)

Columbus Games. Campeonatos Mundiais de Esgrima (16 a 20/04/1992); 53ª Volta Internacional dos Alpes Lignes
(II Secolo XIX, 04/04/92 p. 15)

Regata "Cristoforo Colombo '92 - Quinto Centenario"
(14 a 19/04/1992)
(II Secolo XIX, 04/04/92 p. 15)

Plano Diretor do Rio de Janeiro (criou a área de Proteção Ambiental e Cultural - APAC, com o objetivo de proteger as áreas com características ambientais e urbanas de notável interesse para a identidade cultural da cidade. Estabeleceu também a conceituação e a diferenciação entre as APAs e as APAC)

Lei Complementar nº 16-1992

<p><i>"Primavera 92". Evento dedicado ao tempo livre e ao "Salone ligure dell'artigianato" (27/03 a 05/04/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 27/03/92, p. 10)</p>
<p><i>Mostra da filigrana em Liguria e no mundo, no Palazzo Doria.</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 04/04/92 p. 15)</p>
<p><i>"Riabitat". Evento dedicado à edificação e à economia energética. (27 a 31/03/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>
<p><i>"Nuova Impresa" Trata-se de uma mostra convênio sobre a cultura da empresa. (14 a 17/03/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>
<p><i>Salone dell'accessorio e della tecnologia nautica, evento que se trata de uma consequência ao Salone Nautico. (04 a 08/03/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>
<p><i>Encontro Internacional de atletismo ligeiro em Gênova (18/02/1992)</i></p>	<p>(Il seculo XIX, 29/01/92, p. 11)</p>
<p><i>Giancarlo Ruffino, subsecretário dos Interiores foi nomeado responsável político da segurança para as celebrações Colombianas. (16/02/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 16/02/92 p.13)</p>
<p><i>AF - "The Automated Factory Show", a revisão tecnológica sobre a fábrica automática.</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>
<p><i>"Genova Autostory" Segunda exposição de carros e motos de época. (24/01/92 a 02/02/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>
<p><i>Genova Antiquaria. Feira dos mais prestigiosos antiquários genoveses. (1 a 19/02/1992)</i></p>	<p>(Il Secolo XIX, 14/11/91, p. 11.)</p>
<p><i>Delegado do Ente Colombo 92: Renato Salvatori.</i></p>	

<p>Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária (1992)</p> <p>Propunha o tombamento de edifícios históricos, criação de áreas para preservação, e reabilitação, incentivo ao uso habitacional, reestruturação do sistema viário e uso do solo. (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111)</p>	<p><i>Apresentação do novo plano de transportes que, dentre as diretrizes, privilegia o transporte público e estabelece que o centro deva se tornar uma ilha, vetada ao tráfego privado.</i></p> <p>(Il secolo XIX, 22/01/92, p. 10)</p>	
	<p><i>O Lions genovês propõe a valorização da Lanterna, cuja abertura já havia sido objeto de interpelação no Palazzo Tursi dois anos e meio antes.</i></p> <p>(01/1992)</p>	<p>Normas para a construção residencial pública, instituído o Programma di Riqualificazione Urbana e prevê um conjunto coordenado de intervenções voltadas para a requalificação de partes degradadas de cidades. URBAN CENTER, Gênova.</p> <p>Fonte: Lei nº 179 http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/78 (1992)</p>
	<p><i>Discussão e rejeição do projeto para a marina de Pegli. Apresentação do novo projeto, que incluía a proposta de limpeza das águas, transformando-as em balneáveis.</i></p> <p>(Il Secolo XIX, 12/01/92, p. 15)</p> <p><i>A ideia de prolongamento da ferrovia Casella-Gênova até Begato já está no estudo de projeto executivo.</i></p> <p>(12/01/1992)</p> <p>O prolongamento não foi executado até os dias atuais.</p>	
	<p><i>Já se constatava no jornal "Il Secolo XIX" a constituição de um grupo de trabalho, com base no protocolo subscrito entre o Ente Portuário e o "Consorzio Porto di Genova Metropolitana", composto por Cogefar Impresit (grupo Fiat) e Italimpianti.</i></p> <p>(Il Secolo XIX, 21/12/91, p.13)</p> <p>Fonte: Revista GB Progetti, Supplemento Al n° 8 e 9 luglio ottobre 1991 p. 104</p> <p><i>3ª Convenção Internacional da Associação Cidades e Portos.</i></p> <p>(19-22/11/91)</p>	

Estabelece as condições relativas ao Regulamento de Zoneamento para a Zona Especial 8 (ZE-8) – Cidade Nova, na III Região Administrativa, cria as Áreas de Proteção Ambiental (APA) da Vila Operária da Cidade Nova e do Catumbi e dá outras providências.

Decreto Municipal nº 10.040

Já estão reestruturados os armazéns do algodão e o Baluardo. O Acuario toma forma e "já se entrevê aquele que será, daqui a poucos meses, o coração de Gênova redesenhado por Renzo Piano."

(II Secolo XIX, 24/11/91, p. 16)

Projeto da Companhia das Docas

3ª Reabitat, Convenção promovida pela Regione Liguria sobre a problemática da recuperação arquitetônica e construtiva.

(II Secolo XIX, 12/11/91, p. 12)

A população de Gênova envelheceu.

(II Secolo XIX, 01/11/91, p.9)

Inauguração do Teatro Carlo Felice

(II Secolo XIX, 12/10/91)

(20/10/1991) e Semana do Salão Náutico

É acabada a reforma do Magazzini del Cotone, com a cobertura em telha francesa.

Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 130.

(03/04/1991)

O bairro Millo aparece em sua nova configuração e ao mesmo tempo iniciam a sistematização dos novos cais e pracinhas adjacentes.

Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 129.

(05/03/1991)

Reconstruído o Depósito Franco, nasce a estrutura de um restaurante panorâmico.

Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 125.

(06/02/1991)

1991

Proposta de se liberar das atividades industriais mais antigas para o porto se torne o mais leve possível. "Como todas as utopias que se prezam, não foi realizado".

Utopia (Início dos anos 1990)

Metade das unidades habitacionais que existiam em 1951, no centro.

2ª Reabitat, Convenção promovida pela Regione Liguria sobre a problemática da recuperação arquitetônica e construtiva.

(II Secolo XIX, 12/11/91, p. 12)

<p>Esvaziamento da banheira de Ponte Spinola que acolherá espaços técnicos do Acquario. No Molo Vecchio, se define os novos edifícios e a recuperação das pré-existências. (07/11/1990)</p> <p>Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 118.</p>	
<p>Em 15 meses, Burlando (vice-sindaco) e sua equipe trabalhou em 3 orçamentos, no Estatuto e no plano territorial de coordenação Romano Merlo - Partito Socialista Democrático Italiano - Assume o Comune de Gênova [02.08.1990-03.12.1992]</p> <p>(II Secolo XIX, 01/11/91, p.9)</p> <p>Fonte: http://it.wikipedia.org/wiki/Sindaci_di_Genova</p>	
<p>Restauro da Fachada e da cobertura do Magazzini del Cotone (06/07/1990)</p>	
<p>Vencimento do Piano Regolatore de 1976, dirigido por Giorgio Olcese e início do desenvolvimento de linhas guias para o próximo Piano Regolatore. (07/08/1990)</p> <p>(II Secolo XIX, 01/11/91, p.9)</p>	<p>Facilita a aquisição por parte da administração pública, de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas. Lei na qual foi baseada a criação da Lei nº 241. Conferenza dei Servizi.</p>
<p>Inicia-se a predisposição do espaço que deverá acolher o esquema de escadas rolantes dos espaços expositivos no Magazzini del Cotone. (07/06/1990)</p> <p>Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 112.</p>	
<p>Expansão do Metrô no trecho Di Negro/Brin (05/1990)</p> <p>(II Secolo XIX, 12/01/92, p. 15)</p>	
<p>Começam as demolições internas do Magazzini del Cotone, o restauro da estrutura de madeira e a reconstrução da fachada. (11/05/1991)</p> <p>Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 110.</p>	
<p>Completam-se as escavações arqueológicas na zona portuária e a preparação do terreno para as fundações da Spina dei Servizi e do Acquario. (10/04/1990)</p> <p>Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 108.</p>	

		<p>Foi prevista a recuperação total do Magazzini del Cotone no que diz respeito ao espírito original do edifício. (07/02/1990)</p> <p>Fonte: Revista GB Progetti N7. Maggio e Giugno 1991. p. 104.</p>	
	<p>1990</p>	<p><i>Imigração extracomunitária (África e América do Sul) que vivia na ilegalidade, com imóveis de baixa qualidade.</i></p> <p><i>1º Reabilitat, Convenção promovida pela Regione Liguria sobre a problemática da recuperação arquitetônica e construtiva.</i></p> <p>(II Secolo XIX, 12/11/91, p. 12)</p> <p><i>Criação da ARRED, Agenzia Regionale per il Recupero Edilizio, com participação mista, público-privada. (23/05/89)</i></p>	<p>Transforma em lei o Decreto nº 120 (01/04/1989) e institui a Conferenza dei Servizi</p> <p><i>Lei Federal nº 205 (29/05/1989)</i></p>
<p>Iniciados os estudos para segunda fase do porto de Sepetiba, assumidos primeiramente pela PORTOBRÁS e, depois, pela CDRJ.</p>	<p>(TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA LTDA, 2007, p. 2)</p>	<p>Fonte: http://www.informare.it/news/gennews/2013/20130671-Centro-Internazionale-Citta-Acqua-chiude-battenti.asp</p> <p><i>Nasce o Centro Internazionale Città d'Acqua di Venezia.</i></p>	
<p><i>Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro (1989)</i></p>	<p>Definiu-se a expansão do Centro de Negócios com a implantação de comércio, serviços, habitação e lazer nas áreas reservadas aos galpões. (MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111)</p>	<p>É a primeira forma de intervenção experimental nos assim chamados "bairros em crise", por parte da União Europeia, baseada na parceria e sob caráter integrado de intervenção. Em 1994, em Gênova, desenvolveu-se dois projetos associados à essa iniciativa: URBAN I e II. Este segundo é que abrangeu a área mais antiga do porto e suas adjacências.URBAN CENTER, Gênova.</p> <p>Fonte: http://www.urbanceinter.comune.genova.it/node/77.</p> <p><i>Programa de Requalificação Urbana - URBAN (final dos anos 1980)</i></p>	
<p><i>Começa a ser desenvolvido o Plano de Desenvolvimento o Portuário do Rio de Janeiro.</i></p>	<p>(MOREIRA; SOARES, 2007, p. 111)</p>	<p>1989</p> <p><i>O Escritório do Serviço Urbanístico do Centro Histórico foi transformado em um escritório autônomo.</i></p>	
<p>Decreto Municipal nº 7.612 (05/05/1988)</p> <p>Regulamenta a Área de Proteção Ambiental (APA)</p>		<p><i>A acessoria de finanças do Comune de Gênova promoveu um estudo para implantação de um Planejamento Estratégico</i></p> <p>(GAZZOLA, 2003, p. 93)</p>	

<p>Institui Área de Proteção Ambiental (APA) dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Centro (SAGAS)</p> <p>Decreto Municipal nº 7.351 (14/01/1988)</p>		<p>Consistia em uma grande ilha triangular na bacia compreendida entre Ponte Parodi e o Molo Vecchio, encimada por um grande arranha-céu em forma de cone, e integrada por uma série de tentáculos voltados para o mar. COMUNE DI GENOVA. Deliberações do Consiglio Comunale na sessão pública de segunda convocação do 1º de março de 1990. [parecer] Gênova, 26 março 1990.</p> <p>Projeto Portman, (outubro 1988)</p>	
<p>Constituição da República Federativa do Brasil</p> <p>Constituição da República Federativa do Brasil de 1988</p>			<p>Lei da Regione Ligure nº 33 (1988)</p> <p>Lei que baseou a posterior criação da <i>Agenzia Regionale per il Recupero Edilizio</i>.</p>
<p>Lei do Sagas - Institui a Área de Proteção Ambiental (APA) composta pelos logradouros dos bairros de Santo Cristo, Saúde, Gamboa e Centro, na I e II Regiões Administrativas. e dá outras providências. portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao</p> <p>Lei Municipal nº 971 (04/05/1987)</p>	<p>1988</p> <p>Plano de Desenvolvimento o Portuário, encomendado pelo Ministério dos Transportes e da Portobrás (Empresa de Portos Brasil S.A.), para a área de propriedade das Docas-RJ</p>	<p>A situação do Porto Vecchio era preocupante. Pouca movimentação, espaços abandonados e carentes de manutenção e de obras de reparo.</p> <p>(TANNER, 1995, vídeo)</p>	<p>Estabelece, entre outros itens, que as intervenções de recuperação do patrimônio habitacional devem respeitar as exigências de conservação dos valores socio-culturais, históricos, ambientais, sempre tendo em conta as exigências habitacionais dos sujeitos residentes nos estáveis objetos de recuperação que podem ser satisfeitas com a mobilidade. Institui os Programas Orgânicos de Intervenções e os Programas Integrados com os conteúdos, as finalidades e as procedências nos quais devem entrar as intervenções diretas à construção, a aquisição e recuperação de acomodações destinadas à</p> <p>Lei da Regione Ligure nº 25 (05/08/1987)</p>
<p>Tombamento da Pedra do Sal, no Morro da Conceição</p> <p>Resolução INEPAC nº 23 (27/04/1987)</p>		<p>B.I.E. Fonte: http://www.bie-paris.org/site/en/expos/introduction-to-expos/international-expos</p> <p>Expo' 92 Colombianas aprovada pelo Bureau International des Expositions (B.I.E.)</p>	
<p>Determinar as especificações para construções, inclusive reformas e acréscimos, nas áreas de entorno do</p> <p>Portaria Minist. Cultura nº 2 -1986</p>		<p>1987</p>	<p>Lei que prevê financiamentos por parte do Estado.</p> <p>Lei nº 910 (22/12/1986)</p>
<p></p>	<p>1986</p>	<p>Cesare Campart - Partido Republicano Italiano - Assume o Comune de Gênova [13.10.1985-02.08.1990]</p> <p>Fonte: http://it.wikipedia.org/wiki/Sindaci_di_Genova</p>	<p>Dispõe sobre a tutela dos territórios costeiros e entorno tais como lagos, riachos, córregos, montanhas, geleiras, circos glaciais, parques, reservas, bosques, florestas, áreas atribuídas à agricultura das universidades, áreas assoladas por usos civis, pântanos e vulcões. Fonte: http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stat:decreto:legge:1985:312</p> <p>Decreto Legge nº 312 (27/06/1985)</p> <p>Aprovado entre o C.A.P., Região e Comune (Comissão Triporto) o Protocolo de Acordo para conversão do porto histórico em usos urbanos, a fim de facilitar a posterior definição de um plano urbanístico geral, que foi aprovado em 1987.</p> <p>Protocolo de Acordo (1985)</p>
	<p>1985</p>		

		<p>O Studio Organico d'Insieme del Centro Storico (SOI) (1984)</p> <p>O estudo foi aprovado como parte integrante do novo PRG.</p>
		<p>Disciplina os planos territoriais de coordenação.</p> <p>Fonte: Lei Regione Ligure nº 39 (22/08/1984) http://www.edizioneuropee.it/data/html/120/li4_01_016.html</p>
		<p>Constitui o Observatório do Sistema Habitacional Ligure e o Servizio Tecnologico per l'Edilizia Residenziale (STER), junto à Finanziaria Ligure per lo Sviluppo Economico (FILSE). O STER tem a finalidade de favorecer a junção de níveis adequados de requalificação urbana e edilícia, fornecendo à utilização pública e privada suportes técnicos e cognitivos e facilitando, isto sim, a reconversão do setor das construções em direção às novas metodologias projetuais ou realizadoras. (Il Secolo XIX, 12/11/91, p. 14)</p> <p>Lei Regione Ligure nº 35 (25/06/1984)</p>
	<p>Proposta de construção de um aparato turístico, à exemplo de Baltimore, composto por um hotel e centro comercial. Projeto depois afinado e aperfeiçoado em janeiro de 1996. (COMUNE DE GÊNNOVA, 1990)</p>	<p>Proposta apresentada por um grupo de empreendedores genoveses (Newport S.P.A) março 1984</p>
	<p>Vinha prevista a retirada de toda a atividade veicular existente, inclusive da <i>sopraelevata</i>, com a consequente transformação da zona para pedestres de Caricamento até o limite do espelho d'água, a criação de novas relações visuais do centro Histórico com o mar. (COMUNE DI GENOVA, 1990, p.07)</p>	<p>Proposta elaborada por Renzo Piano, no âmbito do estudo de recuperação da zona do Molo.</p>
	<p>O C.A.P. elabora de um mapa de usos para o programa de desenvolvimento do porto.</p> <p>(Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991, p. 32.)</p>	
	<p>Nomeação de Renzo Piano para assumir o Projeto Porto Antico, em ocasião da Expo '92.</p> <p>(Revista GB Progetti N7, Maggio e Giugno 1991, p. 32.)</p>	<p>Plano de Reorganização das atividades do Porto</p> <p>Aprovado pelo C.A.P. um plano de reorganização das atividades do tráfego de mercadorias do porto</p>
<p>Início do desenvolvimento do projeto SAGAS</p>	1984	
		<p>Aprovação pelo Comune do Projeto de Intervenção e realização de um complexo comercial no porto de Gênova</p> <p>Decreto nº 263 (03/05/85)</p>
		<p>Destinou a conservação do porto à propriedade privada</p> <p>Lei nº 67 (04/03/82)</p>

<p>Plano Urbanístico Básico do Rio de Janeiro, dividia o território municipal em 5 Áreas de Planejamento e instituíam os Projetos de Estruturação Urbana (PEU) e criava políticas setoriais para o desenvolvimento econômico e social.</p> <p>Decreto n° 1.269 -1978</p>	<p>Inauguração do Porto de Sepetiba com a operação do Terminal de Carvão (1982) (MULS, 2004, p. 288)</p>	<p>Projeto de consulta aos sujeitos públicos, compreendidos os sindicatos e os privados a fim de reestruturar o pólo pretolífero e de redesenhar as áreas deixadas livres pela indústria. Não saiu do papel. (GAZZOLA, 2003, p. 92)</p> <p>Foi constituída a Viva Genova (Década de 1980)</p> <p>Nesta década (1980) são realizadas as intervenções na Salita Prione e na Via del Colle (BOBBIO, 2004, p.1)</p>	<p>Aprovação do Plano Regulador Geral de responsabilidade do Ufficio Tecnico Comunale (Escritório Técnico Comunale) Fonte: Plano Regulador Geral (1980) http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/sc_heda%2037.htm</p>
<p>Plano Urbanístico Básico do Rio de Janeiro, dividia o território municipal em 5 Áreas de Planejamento e instituíam os Projetos de Estruturação Urbana (PEU) e criava políticas setoriais para o desenvolvimento econômico e social.</p> <p>Decreto n° 1.269 -1978</p>	<p>Consistia na realização de um grande terminal de barcas no lugar da parte oitocentista do Molo Vecchio e na transformação das bacias do porto histórico que vinham recolhidas à cidade, através da demolição da sopraelevata e a remoção das barreiras alfandegárias. (COMUNE DE GÊNNOVA, 1990)</p> <p>Proposta elaborada por um grupo de arquitetos da Clemson University (1977)</p>	<p>As intervenções destinavam transformar a área prevalentemente de barcas, com lugares de estacionamento, transferência da estação ferroviária de Caricamento, transferências das atividades impróprias ou menores do Molo Vecchio, deslocando-as ao longo da costa para poder criar atividades comerciais. (COMUNE DE GÊNNOVA, 1990)</p> <p>Propostas do C.A.P. para reestruturar a zona compreendida entre Ponto Morosini e o Molo Vecchio (1976)</p>	<p>Transfere e delega funções administrativas do Estado às Províncias, Comunes e Prefeituras. Foi disciplinada em 07/08/90 pela Lei n° 241, com a finalidade de facilitar a aquisição por parte da administração pública, de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas. Fonte: http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:dec reto.del.presidente.della.re pubblica:1977-07-24:616!vig-</p> <p>Decreto Ministerial D.R.P. n° 616 (24/07/77)</p>
<p>Aprova o Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro.</p> <p>Decreto Municipal n° 322 -1976</p>	<p>Iniciada a construção de um pier (1976) seguida pelas obras de dragagem, enrocamento e aterro hidráulico do Porto de Sepetiba (1977) (MULS, 2004, p. 287)</p>	<p>As intervenções destinavam transformar a área prevalentemente de barcas, com lugares de estacionamento, transferência da estação ferroviária de Caricamento, transferências das atividades impróprias ou menores do Molo Vecchio, deslocando-as ao longo da costa para poder criar atividades comerciais. (COMUNE DE GÊNNOVA, 1990)</p> <p>Propostas do C.A.P. para reestruturar a zona compreendida entre Ponto Morosini e o Molo Vecchio (1976)</p>	<p>Transfere e delega funções administrativas do Estado às Províncias, Comunes e Prefeituras. Foi disciplinada em 07/08/90 pela Lei n° 241, com a finalidade de facilitar a aquisição por parte da administração pública, de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas. Fonte: http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:dec reto.del.presidente.della.re pubblica:1977-07-24:616!vig-</p> <p>Decreto Ministerial D.R.P. n° 616 (24/07/77)</p>
<p>Estabelece o Porto de Sepetiba e desapropria 1.040 hectares.</p> <p>Decreto Federal n° 77.089 (1976)</p>	<p>Iniciada a construção de um pier (1976) seguida pelas obras de dragagem, enrocamento e aterro hidráulico do Porto de Sepetiba (1977) (MULS, 2004, p. 287)</p>	<p>As intervenções destinavam transformar a área prevalentemente de barcas, com lugares de estacionamento, transferência da estação ferroviária de Caricamento, transferências das atividades impróprias ou menores do Molo Vecchio, deslocando-as ao longo da costa para poder criar atividades comerciais. (COMUNE DE GÊNNOVA, 1990)</p> <p>Propostas do C.A.P. para reestruturar a zona compreendida entre Ponto Morosini e o Molo Vecchio (1976)</p>	<p>Transfere e delega funções administrativas do Estado às Províncias, Comunes e Prefeituras. Foi disciplinada em 07/08/90 pela Lei n° 241, com a finalidade de facilitar a aquisição por parte da administração pública, de autorizações, atos, licenças e permissões mediante convocação de reuniões com fins de emissão de providências administrativas. Fonte: http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:dec reto.del.presidente.della.re pubblica:1977-07-24:616!vig-</p> <p>Decreto Ministerial D.R.P. n° 616 (24/07/77)</p>

	<p><i>Fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro e o Rio de Janeiro passa a ser a capital do Estado (1975)</i></p>	<p>(II Secolo XIX, 01/11/91, p.9)</p> <p>"Boom" demográfico de Gênova. Criação de estruturas escolares.</p>	
	<p><i>Fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro (1975)</i></p>	<p>(PENALVA SANTOS, 2003, p. 93)</p>	
	<p><i>Proteção paisagística e ambiental dos morros da Conceição, da Providência e do Pinto.</i></p>		<p>Construção da Sopraelevata.</p>
	<p><i>Intenção de transformar a área do porto em um complexo avançado de tecnologia. Começam os estudos para implantação do Porto de Sepetiba. (1973)</i></p>	<p>(MULS, 2004, p. 287)</p> <p>(II Secolo XIX, 01/11/91, p. 09)</p>	<p>Entre 71 e 78, Giorgio Olcese dirige a elaboração do novo Piano Regolatore, aprovado em 1976.</p>
	<p><i>Políticas de expansão à Zona Sul do Rio de Janeiro</i></p>	<p>A proposta incluía do verde às escolas, aos implantos esportivos, às estruturas comerciais etc. O novo complexo pressupunha um vasto aterro e era coligado à um novo desembarque das barcas no Molo Vecchio. COMUNE DI GENOVA. Deliberações do Consiglio Comunale na sessão pública de segunda convocação do 1º de março de 1990. [parecer] Gênova, 26 março 1990.</p>	<p>Proposta elaborada por alguns arquitetos onde o "polo a mare" era entendido como um polo de serviços públicos em escala urbana e como polo de serviços para o centro histórico.</p>
		<p>1970</p>	<p>Histórica Enchente em Gênova.</p>
<p>Dispõe sobre a extinção da Autarquia Federal denominada Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e autoriza a constituição da Cia. Docas do Rio de Janeiro, e dá outras providências.</p>			<p>Dispõe sobre os novos planos reguladores gerais estabelecendo limites de densidade edilícia, altura, distância e relações máximas entre os espaços destinados aos assentamentos residenciais e produtivos e espaços públicos. Fonte: Decreto Interministeri al nº 1444 (02/04/1968) http://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/1968_1444.htm</p> <p>Estende a duração do Consorzio Autonomo del Porto di Genova até 31/12/2002 e dispõe sobre as normas para a atuação do plano regulador geral de ampliação do porto de Gênova-Voltri. Fonte: Lei nº 1251 (20/12/1967) http://www.edizionieuropee.it/data/html/37/zn67_04_119.html</p>
			<p>O Ministério de Obras Públicas aprova o Plano Regulador Geral e declara as obras de caráter de urgência. Fonte: Decreto nº 4746 (31/05/1965) http://www.camera.it/_dati/leg04/lavori/stampati/pdf/33220001.pdf</p>

		<p>O Plano Regulador Geral começa a ser revisto pela Secretaria Especial que coordena também a revisão do Plano Particular para o Centro de Negócios em Via Madre di Dio. (1966) (BOBBIO, 2004, p.1)</p>
	<p><i>Em 1964 começaram os trabalhos de construção da Sopraelevata, inaugurada em 1965.</i></p>	<p>Aprova a Construção do Aeroporto de Gênova-Sestri. Fonte: http://www.camera.it/_dati/leg04/lavori/stampati/pdf/33220001.pdf</p> <p><i>Lei nº 156 (16/04/1964)</i></p>
		<p>Acolhendo as observações apontadas pelos Entes locais e pelo C.A.P., adotava intervenções para aumentar a eficiência dos equipamentos e ter um fronte mais longo de cais atracáveis através de intervenções mais circunscritas. (COMUNE DE GÈNOVA, 1990)</p> <p><i>Piano Regolatore del Porto (29/04/1964)</i></p>
		<p>Segundo o Comune, o plano reiterava as conclusões do Concurso Nacional e previa um cais que juntava em linha reta as <i>calate Marinetta</i> e <i>Darsena</i>, fazendo desaparecer o porto histórico. Fonte: Deliberações do Consiglio Comunale na sessão pública de segunda convocação do 1º de março de 1990.</p> <p>Conforme Bobbio, foi elaborado um Plano Global que propunha a tutela como linha geral, classificava e regulamentava os tipos de intervenção e fornecia indicações de uso, além de excluir o tráfego de veículos no centro. (1963) (BOBBIO, 2004, p.1)</p> <p><i>Piano Regolatore del Porto (1963)</i></p>
<p><i>Finalização da construção da Avenida Perimetral</i></p>	<p>Chegaram algumas propostas que, oportunamente selecionadas constituíram base de elaboração dos sucessivos planos de renovação. Fonte: Deliberações do Consiglio Comunale na sessão pública de segunda convocação do 1º de março de 1990.</p> <p><i>Concurso Nacional para um projeto de desenvolvimento das capacidades de acomodações do porto de Gênova (1961)</i></p>	<p>Disposições para favorecer a aquisição de terrenos para a habitação econômica e popular. Fonte: http://www.sicet.it/pages/urbanistica/leggi_urb/legge_167-62.htm</p> <p><i>Lei nº 167 (18/04/1962)</i></p>
<p><i>Criação do Estado da Guanabara e transferência da capital do Brasil (Rio de Janeiro) para Brasília (1960)</i></p> <p>(PENALVA SANTOS, 2003, p. 93)</p>	<p>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</p> <p><i>Começam os projetos do Porto de Voltri (década de 1960)</i></p>	
	<p>1960</p>	<p><i>Proposta do LL.R.E.S que sustenta a oportunidade de um novo grande "polo terciário", necessário ao reequilíbrio gravitacional das funções comerciais à escala da cidade</i></p>

		<p>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</p> <p>Último prolongamento do Molo Duca di Gagliera até a Fiera del Mare</p>	<p>Aprova o Piano Regolatore Generale de 1959. Fonte: http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/sc_heda%2036.htm</p> <p>Decreto Federal nº 15 (20/01/1960)</p>
		<p>O porto histórico assumia funções de expansão direcional com a formação de novas instalações sobre o mar, através do aterramento do espelho d'água entr Ponte Embriaco e Ponte Spinola e a realização de um pequeno porto turístico no cais do Mandraccio. COMUNE DI GENOVA. Deliberações do Consiglio Comunale na sessão pública de segunda convocação do 1º de março de 1990. [parecer] Gênova, 26 março 1990.</p> <p>Proposta elaborada pela comissão Astengo, encarregada pelo Comune de preparar a revisão do Piano Regolatore Generale (1959)</p>	
		<p>A área abrange 414 mil metros quadrados e 31.500 habitantes. (BOBBIO, 2004, p.1)</p> <p>Fonte: http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/schede/scheda%2036.htm</p> <p>Aprovado o plano de conservação, valorização e ressaneamento do centro histórico. (1959)</p>	
		<p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 101)</p> <p>Estudos preliminares para o plano de conservação, valorização e ressaneamento do centro histórico. (1958)</p>	
		<p>Construção do Aeroporto Internacional Cristovão Colombo (1955-62)</p>	<p>Constituição da Comunidade Económica Europeia (CEE) por parte da França, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Alemanha Ocidental e Itália. (GAZZOLA, 2003, p.72)</p> <p>Comunita Europea (1957)</p>
		<p>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</p> <p>Ampliou-se o polo siderúrgico Oscar Sinigaglia em Cornigliano (1951)</p>	<p>Costituzione della Repubblica Italiana (1948)</p> <p>Constituição da República Italiana. (GAZZOLA, 2003, p.93)</p>
Início construção da Avenida Perimetral (fim anos 50)	Fonte: fotolog.com.br		
Abertura da Avenida Presidente Vargas	(ABREU, 1988, p.113)		
		<p>Existia mais de 55.000 unidades habitacionais no centro</p> <p>O norte da Itália recebe a primeira onda</p>	
		<p>1945</p>	
Construção do aeroporto Santos Dumont e urbanização da Esplanada do Castelo	(ABREU, 1988, p. 113)		<p>Estabelece as primeiras diretrizes para o desenvolvimento urbanístico geral no território italiano do pós-guerra. Fonte: http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1942-08-17:1150</p> <p>Lei Federal nº 1150 (1942)</p>
		<p>1940</p>	
		<p>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</p> <p>Entre 1930 e 1950 o porto se expandiu em direção ao Val Polcevera</p>	
1º Código de Obras (1937)		<p>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</p> <p>Iniciou-se a construção do Aeroporto Cristoforo Colombo (1938)</p>	

<p><i>Crise de 1929</i></p> <p>Construção do Moinho Fluminense (1927) (ANDREATTA, 2006, p. 61)</p>		
<p>Início do Plano Agache 1927-1928 (ANDREATTA, 2006, p. 61)</p>	<p>Construção da Ponte dei Mille (1930), onde se encontra a Stazione Marittima (tráfego de transatlânticos)</p>	<p>Lei nº 2693 (29/12/1927) Destinava parte da zona portuária como propriedade do Estado</p>
<p>Construção do Prédio A Noite na Zona Portuária do Rio de Janeiro, primeiro arranha-céu do Brasil. (década de 1920) O prédio é tombado pelo IPHAN Fonte: http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=17304&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia</p>		<p>Anexação de 19 comunas limítrofes à Gênova. (PIANO URBANISTICO COMUNALE, Fonte: <http://puc.comune.genova.it/PUC/01_Volumi/01_De scrizione%20Fondativa/01_introduzione.pdf></p> <p>Decreto de Lei nº 74 (14/01/1926)</p>
<p>Exposição Universal (ANDREATTA, 2006, p. 60)</p> <p>Inauguração do túnel João Ricardo, ligando o bairro da Gamboa à Central do Brasil (1921)</p> <p>Desmonte do Morro do Castelo (1921)</p>	<p>Realizadas obras de extensão do porto em direção ao oeste, com a bacia da Lanterna, utilizando em parte o Molo de Galliera e prolongando-o com um quebra-mar de 3400m. (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 101)</p>	
1920		
<p>Começa a se firmar o setor da indústria. (por volta de 1915) (ANDREATTA, 2006, p. 58)</p>		<p>Abandono da cidade medieval e criação de uma cidade extramuros.</p> <p>Realização de aterros em toda península, afim de se ampliar a península natural.</p>
<p>Neste momento o Porto do Rio de Janeiro contava com 18 armazéns internos, 96 armazéns externos e 90 guindastes elétricos. (1911) (FIGUEIREDO, 2005, p.188)</p>		
<p>Exposição Universal do centenário da abertura dos portos (1908) (ANDREATTA, 2006, p. 60)</p>		
<p>Neste momento o cais do Porto do Rio de Janeiro contava com 1.900m de extensão e cinco armazéns. (1908) (FIGUEIREDO, 2005, p.188)</p>	<p>Se hipotizava uma radical intervenção em toda Ripa. COMUNE DI GENOVA. Deliberações do Consiglio Comunale na sessão pública de segunda convocação do 1º de março de 1990. [parecer] Gênova, 26 março 1990.</p> <p>Proposta de se criar um polo no mar. Um projeto futurista de Renzo Picasso elaborado nos anos 1910-1932.</p>	
<p>Inauguração da Av. Rio Branco, antiga Av. Central e início da construção do Teatro Municipal (1905)</p>		

<p>Aprova planos, plantas e orçamentos para a execução das obras de melhoramentos do porto e declara desapropriados os prédios e terrenos nela compreendidos. (DEL BRENNNA, 1985, p.102)</p>	<p>Decreto n° 4.969 (18/09/1903)</p>	<p>Revolta da Vacina , teve como palco principal a zona portuária do Rio de Janeiro (11/1904) (FIGUEIREDO, 2005, p.180)</p>	<p>Os estudos preliminares começaram em abril de 1903 e foram sucedidos de vários empréstimos tomados com banqueiros ingleses. (DEL BRENNNA, 1985 pgs. 51 e 52.)</p>	<p>Ponte Assareto com elevadores elétricos, da Ponte Vittorio Emanuele ou do Bacino della Lanterna</p>
<p>Dispõe sobre mascates e vendedores sem licença.</p>	<p>Ofício Municipal n° 1.388 (07/07/1903)</p>	<p>"Dizem que [...] querem [...] que estas obras sejam contratadas sem concurrencia [sic] e por preços fabulosos [...] banqueiros em Londres assim o querem..." (DEL BRENNNA, 1985, p. 91)</p>		
<p>Estabelece regime especial para execução das obras</p>	<p>Decreto Municipal</p>	<p>Projeto de Regulamento sobre as desapropriações por utilidade pública. (18/06/1903)</p>	<p>Aqui neste período também houve desapropriações. (BRENNNA, 1985, p. 69)</p>	
<p>Dispõe sobre recolhimento de "tiradores de esmola e mendigos". Atual choque de ordem. DEL BRENNNA, 1985, p. 38)</p>	<p>Decreto Municipal n° 403 (14/03/1903)</p>	<p>Revisão do Projeto Portuário criado pela Companhia de Melhoramentos e criação de uma comissão de colaboração. (maio de 1903)</p>	<p>Definição pelo arrasamento dos morros do Senado e parte do Castello, criação de aterros, alargamento de avenidas e demolição de casas. (DEL BRENNNA, 1985 pgs 55-58.)</p>	
<p>Regula a construção, reconstrução, acréscimos e consertos de prédios. (DEL BRENNNA, 1985, p. 28)</p>	<p>Decreto Municipal n° 391 (10/02/1903)</p>	<p>Primeiras notícias sobre o plano de</p>	<p>(DEL BRENNNA, 1985, p. 40)</p>	
		<p>Dr. Furtado recebe ordem de formular um projeto de um aquário para o Passeio Público (Janeiro de 1903)</p>	<p>(DEL BRENNNA, 1985, p. 26)</p>	<p>Construção dos Silos (1905) e da Calata Gadda e da Calata Doccardo (atrás do Magazzini del Cottone)</p>

	<p><i>Começam as discussões sobre as obras de "Reabilitação do Rio de Janeiro"</i> (DEL BRENNNA, 1985, p.23) (08.01.1903)</p>		<p>Constituição de um consórcio autônomo para a execução das obras e para o exercício do Porto de Gênova. É delegada a administração do porto até 2020 pelo Estado. Lei nº 50. (TOURING CLUB ITALIANO, 12/02/1903) 2011, p. 101)</p>
	<p>1903</p>		
	<p><i>Destruição Morro do Senado</i> (KESSEL, 2001, p. 32)</p>	<p>Constituição do Consorzio Autonomo del Porto (1903)</p>	
	<p><i>A reforma Pereira Passos (1902 -1904) teve continuidade no período da gestão dos prefeitos P. Frontin (1919) e C. Sampaio (1920-1922).</i> (ANDREATTA, 2006, p. 60)</p>		
	<p><i>Anúncio da realização de um amplo programa de reforma urbana sob comando do Prefeito Pereira Passos (31/12/1902)</i> (DEL BRENNNA, 1985, p. 21)</p>	<p><i>Os elevadores e as funiculares faziam novas conexões verticais entre os bairros da cidade italiana.</i> (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 208) (Final do Século XIX)</p>	
	<p>1901</p>		
	<p><i>Rio de Janeiro tornou-se Distrito Federal (1891)</i> (PENALVA SANTOS, 2003, p. 93)</p>	<p><i>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</i></p>	<p>Construção do "Magazzini Generali" para depósito de algodão, pavilhão principal da grande exposição internacional de 1992.</p>
	<p>1888</p>		
	<p><i>Construção do túnel no Morro de Santa Teresa (1887)</i> (ANDREATTA, 2006, p. 58)</p>	<p>(ROSATO, 2008, p.53)</p>	<p>Grua hidráulica remanescente de 1888, de Tannet Walker de Leeds.</p>
	<p>1875</p>		<p>Anexação de áreas rurais ao Comune de Gênova. (TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 76)</p>
<p>1º Plano Urbanístico do Rio de Janeiro (1875)</p>	<p>O período que se estende de 1870 a 1902 representa a primeira fase de expansão acelerada da cidade do Rio de Janeiro. (ABREU, 1988, p. 43)</p>		
	<p><i>Ocupação do Morro do Pinto, antigo Morro do Nheco (1875)</i></p>	<p>Elaboração do projeto de reorganização de todo espelho d'água (1875 - 1882) entre os molos Nuovo e Vecchio, de Duque de Galliera, mas não foi posto em prática.</p>	

<p>Dispõe sobre as terras devolutas do Império. planalto.gov.br</p> <p>Lei nº 601 (1850)</p>	<p>Rio de Janeiro se tornou a quinta cidade no mundo a ter serviço de saneamento (1862)</p> <p>(ABREU, 1988, p. 41 e 42)</p>	<p>Construção da via que contorna o mar, ligando a parte oriental e ocidental da cidade. Projeto que fazia parte do plano de 1863.</p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 96)</p> <p>Planos de ampliação em direção aos Vales, em torno dos novos eixos estradais da Via Caffaro, Via Assarotti, Via Palestro e Via Goito. (desenvolvidos no período de 1866-1921)</p> <p>Fonte: POLIS, Dipartimento di Storia e Progettazione dell'Architettura, del Territorio e del Paesaggio. http://www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/materiali/piani%20soppa.htm</p>	<p>Construção da via que contorna o mar, ligando a parte oriental e ocidental da cidade. Projeto que fazia parte do plano de 1863.</p> <p>Planos de ampliação em direção aos Vales, em torno dos novos eixos estradais da Via Caffaro, Via Assarotti, Via Palestro e Via Goito. (desenvolvidos no período de 1866-1921)</p> <p>Começa a abertura de grandes ruas pelo "Piano d'ingrandimento o di allineamento della città di Genova", tais como a Via Roma (1872-74).</p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 208)</p> <p>Piano d'ingrandimento e di Allineamento della città di Genova (1863)</p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 208)</p>
<p>Lei Eusébio de Queiroz (1850)</p>	<p>Proibição do tráfico de escravos no Brasil (1850)</p> <p>A eficácia da legislação se provou quando o número de africanos desembarcados no Brasil, após atingir o patamar de mais de 380 mil indivíduos na década anterior, foi para pouco mais de 6 mil entre os anos de 1851 e 1853.</p>	<p>Construção da Ferrovia Gênova-Turim (1853)</p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 96)</p>	<p>Construção da Ferrovia Gênova-Turim (1853)</p>
<p>Independência do Brasil (1822)</p>	<p>Construção do Hospital Nossa Senhora da Saúde, no alto do morro da Gamboa (1840)</p> <p>Fonte: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinha/web/BairrosCariocas/main_bairro.asp?area=002</p> <p>Proibido o leilão de escravos no centro da cidade. Inauguração do Observatório do Valongo, no Morro da Conceição (1824)</p> <p>(FIGUEIREDO, 2005 p.78)</p>	<p>Demolição das muralhas do mar, substituídas por grandiosos armazéns cobertos de terraços.</p> <p>Construção da Carrettiera Carlo Alberto e da Terrazza di Marmo. (1835)</p> <p>(POLL, s/d, p. 1146)</p>	<p>Demolição das muralhas do mar, substituídas por grandiosos armazéns cobertos de terraços.</p> <p>Construção da Carrettiera Carlo Alberto e da Terrazza di Marmo. (1835)</p> <p>É proposto por Carlo Barabino, realizado pelos empreendedores burgueses somente nos anos 1851-56.</p> <p>Piano di Ampliamento delle Abitazione (1825)</p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 208)</p>

Instalação na Praça do Carmo (atual Praça XV) do chafariz de Mestre Valentim. (FIGUEIREDO, 2005, p. 117)

Vinda da família Real para o Brasil e abertura dos Portos (1808) (CARDOSO, 1987, p. 35)

Rio de Janeiro tornou-se capital do país. (1763) (PENALVA SANTOS, 2003, p. 93)

Construção da Igreja de São Francisco da Prainha (1738) Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/portal/>

Construção da Igreja de Santa Rita, na Rua Marechal Floriano (1721) Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/portal/>

Construção da Fortaleza da Conceição no morro de mesmo nome (1713) Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/portal/>

Construção do Palácio Episcopal no Morro da Conceição (1702) Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/portal/>

Exportação de tecidos locais (seda), novas mercadorias (café, açúcar, cacau) vindas das Índias. No interior do porto se consolida o poder das corporações dos descarregadores.

1700

L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.

Instalação do Depósito Franco (1650)

Início da construção do Molo Nuovo, entre Calata Sanità e Calata Bettolo (terminada em 1642), uma grande obra defensiva que fechava em parte a embocadura sudoeste, multiplicando as possibilidades de ancorar. A cidade adquire a forma de que ainda hoje é reconhecível.

(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 100)

1638

Muitas tempestades ocorreram no Século XVII, principalmente, em 1613, 1630 e 1636, sendo a primeira a maior delas, onde naufragaram 16 navios e 54 outros pequenos barcos.

(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99)

	1608	<p><i>Para combater a concorrência de Marsiglia e Livorno, Gênova iniciou a criação do Portofranco (porto no qual só pagam impostos os produtos que entram no país), composto de 16 edifícios.</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 100)</p>
<i>Início da ocupação da região portuária do Rio de Janeiro por chacareiros</i>	1600	
	1597	<p><i>Estavam já fechados os ricos comércios com o Mediterrâneo e tinha desaparecido a potência militar genovesa. Agora a fonte de riqueza é a financeira.</i></p> <p><i>Remodelação de pontes (como a Ponte Real embaixo do Palácio San Giorgio) e abertura da Porta Sibéria (1553), a Porta do Molo, que permitia o ingresso à cidade a partir do mar.</i></p>
<i>Fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. (01/03/1565)</i>	1550	<p><i>Reconstrução da Lanterna pelos arquitetos da Câmara depois de terem demolido a fortaleza da Briglia, construída por Luis XII, rei da França, para dominar a cidade rebelde. (1543)</i></p> <p><i>Construção das muralhas que defendiam a cidade e o porto do mar (Muraglette) Os edifícios e armazéns já começavam a formar o pano de fundo da zona portuária. (1536)</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99)</p>
	1536	<p><i>L'Invenzione del Porto. Dall'anno zero a oggi. [CD-ROM] Gênova: Genoa Port Center. 2011.</i></p> <p><i>Construção da Darsena (Final do Século XIII)</i></p>

	<p><i>Construção do grande alojamento destinado aos mercantes La Loggia dei Mercanti. (Fim dos anos 1500)</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 122)</p>
	<p><i>Construção do Palazzo del Mare (S. Giorgio) e da Dogana (Alfândega). (1260)</i></p> <p><i>Já existiam muitos armazéns e atrás da sottoripa se estabeleceram os cambiavalute (cambistas).</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99)</p>
1260	<p><i>Já identificava-se um núcleo urbano bastante denso.</i></p> <p>(Revista GB Progetti N7, 1991, p. 24)</p>
	<p><i>Primeiros prolongamentos do porto (a partir de 1245)</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99)</p>
1200	
	<p><i>Construção do Molo Vecchio e das primeiras pontes.</i></p> <p>(GABRIELLI, 1992, p.17)</p>
1133	
	<p><i>Construção dos Pórticos da Ripa (1133-1134)</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99)</p>
	<p><i>Ano da construção do Capo di Faro (1128)</i></p> <p>(TOURING CLUB ITALIANO, 2011, p. 99)</p>

APÊNDICE II – Lista das entrevistas realizadas.

A entrevista com a Dr^a Anna Corsi, Dirigente e Coordenadora do Setor de Planejamento Urbano do *Urban Lab*⁵⁰¹ do *Comune*, auxiliou na assimilação teórica do panorama jurídico atual e no lançamento das perspectivas futuras através do seu trabalho de colaboração no *Piano Urbanistico del Comune di Genova* (PUC)⁵⁰². Os trabalhos para o desenvolvimento do PUC começaram em 2007 e, através da Medida nº 165, assumida pelo Sindaco em 26/06/07, foi concedido ao Arq. Renzo Piano o cargo de colaboração de Assessor Chefe. Para o estudo e o desenvolvimento do PUC, foi proposta uma nova estrutura organizadora, e assim nasceu o Urban Lab, composto por técnicos do *Comune* e por estagiários de universidades italianas e estrangeiras. O PUC lançou diretrizes urbanísticas para os próximos dez anos, no intuito de enfrentar os desafios do século 21 como a globalização, as mudanças climáticas, econômicas e sociais, migrações e outros, de um modo inteligente e sustentável. Depois do prosseguimento dos estudos e a realização de várias conferências estratégicas⁵⁰³, a primeira versão do novo PUC foi apresentada em 2010, o plano sofreu modificações e variantes nos anos posteriores.

O Dr. Guido Rosato, diretor da Tutela sobre o território da *Soprintendenza Patrimonio Storico Artistico Etnoantropologico della Liguria*, cujas contribuições podemos citar, sobretudo, o empréstimo de duas raras edições da Revista *GB Progetti* contendo todo detalhamento do projeto *Porto Antico*, tantas outras

⁵⁰¹ *Urban Lab* é um dos laboratórios do *Urban Center*. Centro de Urbanismo, tradução nossa.

⁵⁰² Plano Urbanístico do *Comune* de Gênova, tradução nossa.

⁵⁰³ A primeira Conferência Estratégica foi realizada em 31/10/07, sob o título de “*Patto per Genova 2015 – Genova protagonista del suo futuro*” (Pacto por Gênova 2015 – Gênova protagonista de seu futuro, tradução nossa). A segunda Conferência Estratégica foi realizada em 07/05/08, denominada “*L’Industria e la Ricerca Scientifica a Genova – Genova Protagonista del suo futuro*” (A indústria e a Pesquisa Científica em Gênova – Gênova protagonista de seu futuro, tradução nossa). No mesmo ano, Gênova realizou a terceira Conferência Estratégica “*Genova ed il Mediterraneo*” (Gênova e o Mediterrâneo, tradução nossa)

informações consideráveis fornecidas sobre o desenvolvimento e ocupação histórica do porto genovês, e sobre procedimentos de tutela do patrimônio cultural material e imaterial, mais especificamente o processo de tombamento por ele mesmo desencadeado dos equipamentos mecânicos (antigos guindastes) que resistem na zona portuária, ainda que não estejam mais em pleno funcionamento. Ressaltamos a importância das nossas conversas informais (as chamadas “conversas de corredor”), sobre os mais variados aspectos apanhados por esta pesquisa, pois foram muito valiosas à partir do momento em que partiram de testemunhos feitos pelo próprio Dr. Rosato.

A entrevista com o Prof. Luigi Lagomarsino, associado ao Departamento de Ciência da Arquitetura da Universidade de Estudos de Gênova, na área de Fundamentos e Teoria do Urbanismo, auxiliou na percepção econômica de abrangência metropolitana, ressaltando que o projeto de renovação de um porto deve levar em conta também os outros portos vizinhos, considerando-se sempre a cadeia econômica constituída por todos eles. O professor bem lembrou o fato de que ao longo das décadas de 1980 e 90, Gênova ainda empunhava a bandeira de “capital das participações estatais”, do assistencialismo, e das indústrias culturalmente pública, dados importantes que serão oportunamente trabalhados posteriormente, no levantamento das conjunturas.

O encontro com o Prof. Massimo Corradi, associado ao Departamento de Ciência da Arquitetura da Universidade de Estudos de Gênova, na área de História da Ciência e das Técnicas, possibilitou a pontuação sobre a situação econômica e social dos pequenos comerciantes, em um âmbito mais localizado, dos prédios ocupados diretamente pelo projeto *Porto Antico*, de Renzo Piano. Segundo o professor, as áreas livres e o complexo de prédios liberados pela Expo'92 encontram-se subutilizados uma vez que durante o frio rigoroso do inverno ficam desertos e durante a primavera e o verão não recebem a presença de quem tem poder econômico para mantê-los. Corradi citou, no caso, as classes média e alta que preferem as casas de praia e montanha para passar seus momentos de lazer. Esquece, entretanto, que há uma grande quantidade de imigrantes que se apropriou da zona portuária não somente para momentos de lazer, mas também fazendo circular uma economia informal por meio dos ambulantes que vendem seus produtos e dos pequenos comércios da Sottoripa, que funcionam diariamente em horário expandido.

Em seu contraponto se posiciona a Prof^a Antida Gazzola, associada ao Departamento de Ciência da Arquitetura da Universidade de Estudos de Gênova, na área de Sociologia do Ambiente e do Território. A entrevista realizada foi fundamental para a construção do panorama dos conflitos sociais – ali travados pelos habitantes, turistas e outros agentes que convivem no *Porto Antico* e arredores – bem como para o esclarecimento das políticas públicas adotadas, a partir do depoimento de quem esteve devidamente atuante nas problemáticas do centro histórico durante as últimas décadas. Gazzola afirma que a área foi, sem dúvida, requalificada – e neste sentido concordamos com a professora – uma vez que permitiu o uso daquele espaço principalmente pelos imigrantes que residem nos guetos do centro histórico, justamente a população que estava mais necessitada de espaços livres na cidade, dada a grave situação econômica por eles enfrentada, resultante de situações de desemprego.

O Dr. Adv. Mario Epifani, ex-conselheiro *Comunale*, contribuiu imensamente com a disponibilização do Parecer nº 167, de 1º de março de 1990, do *Comune* de Gênova que constitui a redação do enquadramento urbanístico das intervenções no Porto Histórico. Este documento foi de extrema importância para a construção e compreensão do campo de pesquisa uma vez que apontou considerações sobre os estudos de planos anteriores, as leis e diretrizes que o Projeto de intervenção do *Porto Antico* deveria respeitar e seguir. O encontro possibilitou também a compreensão das dimensões da luta travada para a rejeição do projeto infundado do arquiteto estadunidense John Portman, intitulado *Cone di Portman*. A ideia realmente não foi aprovada e, por isso não foi levada adiante. Sobre o assunto discorreremos nos capítulos 4 e 5.

O frequente contato com a Prof^a. Giovanna Rosso del Brenna, associada ao Departamento de Artes e Espetáculo na área de Arquitetura e Território, da Faculdade de Letras e Filosofia proporcionou reuniões e entrevistas que colaboraram intensamente para a orientação da pesquisa, no sentido de indicar e apresentar os profissionais diretamente envolvidos com o tema, suas especialidades, a bibliografia coerente, as bibliotecas e arquivos pertinentes a serem visitados e assim por diante.

ANEXO I – PRINCIPAIS LEIS

Por questão de limitação de espaço, estão anexados somente documentos que não se encontram disponíveis na internet.

D.C.R. n° 6 de 1 26 Febbraio 1990 Studio organico d'insieme

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO – NORME DI ATTUAZIONE
DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA
TITOLO III
DISPOSIZIONI RELATIVE
ALLE INDICAZIONI DI LIVELLO LOCALE
CAPO I
DISPOSIZIONI COMUNI

Art. 13) Studio Organico d'Insieme (S.O.I.)

1. Lo Studio Organico di Insieme è preordinato a garantire il rispetto e il reintegro delle qualità paesaggistiche, attraverso la valutazione progettuale dell'intervento sotto i seguenti aspetti:

– interferenze con le visuali panoramiche e alterazione dei valori paesaggistici, con specifico riferimento agli aspetti meritevoli di particolare tutela, quali manufatti emergenti, monumenti, crinali, corsi d'acqua, essenze vegetali di pregio, superfici boscate e del paesaggio agrario storico;

– analisi critica dei caratteri dimensionali, linguistici, tipologici e insediativi e funzionali delle preesistenze.

2. Lo S.O.I. deve essere esteso al contesto territoriale di riferimento, la cui ampiezza è determinata caso per caso, in funzione delle suddette valutazioni. Esso è costituito da planimetrie e sezioni di rilievo dello stato di fatto relative all'insediamento, alla copertura vegetale, alla geomorfologia e agli elementi di degrado riscontrabili e da elaborati atti a dimostrare il corretto inserimento dell'intervento progettato nel contesto analizzato e pertanto deve precedere o accompagnare il progetto edilizio al fine di consentire l'istruttoria.

3. Possono essere richieste soluzioni progettuali alternative per ottenere il minimo impatto ambientale dell'intervento proposto.

4. La prescrizione dello S.O.I., ove contenuta nel P.U.C., costituisce disciplina paesistica di livello puntuale del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico.

5. Le norme delle singole sottozone in alcuni casi prescrivono che lo S.O.I. debba essere integrato con valutazioni di carattere urbanistico e funzionale.

6. Dove lo S.O.I. sia stato prescritto nei contenuti di livello locale dello stesso Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico e non venga riproposto in questa sede, esso è da intendersi assolto dalle indicazioni e dalle prescrizioni del P.U.C.

[...]

Art. 32 bis)

1. Laddove le norme del presente Titolo fanno riferimento a Studi Organici d'Insieme, questi costituiscono documentazione obbligatoria integrativa da approvarsi unitamente agli elaborati prescritti e secondo le pertinenti procedure urbanistico-edilizie.

2. Lo studio Organico d'Insieme è preordinato a garantire il maggior rispetto possibile dei valori paesaggistici, con particolare riguardo a quelli posti in evidenza dalla documentazione complessiva del Piano, attraverso la valutazione dell'intervento distintamente sotto i seguenti profili:

a) dei caratteri linguistici e/o tipologici assunti come riferimento;

b) delle interferenze con le visuali panoramiche e dell'impatto con i valori paesaggistici;

c) delle connessioni con l'intorno immediato.

3. L'ampiezza del contesto considerato dallo Studio Organico d'insieme ed i relativi elaborati, ove non diversamente previsto dalle presenti Norme sono motivatamente determinati, caso per caso, in funzione delle suddette valutazioni.

4. Per i procedimenti in corso alla data di entrata in vigore del presente Piano lo Studio di cui al primo comma è approvato contestualmente al primo atto da emanarsi dopo tale data.

Art. 32 ter

Compatibilità tipologica

1. Laddove le norme del presente Capo richiedono per i nuovi interventi il rispetto delle forme insediative preesistenti, tale condizione deve essere verificata sotto il profilo delle consistenze dimensionali e delle compatibilità con il contesto, avuto riguardo ai requisiti tipologici e funzionali che contraddistinguono le singole attività da insediare.

Deliberazione n° 167, 1° marzo 1990.

Inquadramento Urbanistico degli interventi nel Porto Storico

Estratto dalle deliberazioni prese dal Consiglio Comunale nella seduta pubblica di seconda convocazione del 1° marzo 1990.

[...] La viabilità nuova strada che a collegarsi con di superficie viene si allontana ad arco dal l'isola" triangolare. sostituita da una fronte edificato, La zona pedonalizzata, di circa 67.000 mq. è articolata in un disegno che ripropone il profilo dei moli 'storici', emergenti da un bacino d'acqua poco profonda, realizzato in copertura di un volume interrato che occupa tutto lo spazio tra fondazioni della sopraelevata e la nuova strada curvilinea. Tale volume è occupato da un acquario affiancato da un grande per parcheggio. spazio L'acquario, della superficie di 17.000 Rg., è organizzato in un percorso a galleria sul quale affacciano gli spazi espositivi, ed emerge alla superficie con una serie di piramidi di grandi a base triangolare con una facciata totalmente vetrata, in funzione di lucernario. il nucleo centrale del progetto è costituito dall'isola' a forma di triangolo equilatero. si tratta di una piattaforma di 31-0 metri di lato, ricavata mediante un interramento parte nella centrale del porto antico. il volume realizza sopra la piattaforma si articola su sei livelli: primo è destinato al parcheggio; il secondo ospita parcheggi, altri l'ingresso principale della strada in curva, per uffici spazi ed attività commerciali; il terzo livello è occupato da una grande piazza pedonale quale nella sono distribuiti spazi commerciali; il quarto ed il quinto livello ospitano altri uffici e negozi; il sesto livello, infine, è costituito da un giardino pensile con copertura a schermo solare grigliato, sotto il quale trova collocazione anche un ultimo gruppo di uffici. L'isola' è sormontata da una torre conica, Lezza di 262 metri, che ospita, a partire dalla centro congressi, 30 piani destinati ad albergo totale di 350 stanze, 3 piani di ristoranti ed una panoramica servita da ascensori pubblici. Lo porto livello barca. dell'albase, il per un terrazzo specchio d'acqua antistante l'isola' è destinato a turistico con un sistema di pontili, accessibili dal parcheggio, del che ospitano posti fino a 500 proposta La ha destato vivo interesse per il forte provocatorio carattere e innovativo, generando ampi dibattiti culturali, anche a livello nazionale, ed è stata oggetto di una complessa valutazione da parte dell'Assessorato al l'Urbanistica.

der va r i

La complessità del problema e il rilevante significato progetto hanno ridotto una serie di valutazioni sui aspetti e problematiche proposte.

10

Il parere negativo dell'Assessorato all'Urbanistica è stato formulato sul piano delle procedure urbanistiche, della compatibilità col sistema commerciale cittadino, della accessibilità e dell'inserimento ambientale, ed è stato espresso in un documento esteso anche ad una puntuale definizione degli indirizzi urbanistici nell'intero arco portuale antico.

2 – DISCIPLINA URBANISTICA E PROCEDURE VIGENTI

2.1 Il Piano Regolatore Generale 1976-1980.

Negli ultimi anni la C.A. ha portato avanti un nuovo atteggiamento riguardo alla questione del porto storico, alternativo sia alla linea delle grandi ristrutturazioni portuali, sia alla linea dei cosiddetti "poli a mare". Si escludono interramenti o modifiche rilevanti del fronte a mare e si accentua il valore urbano delle aree intermedie e il loro rapporto con la città storica. Il piano regolatore '76-'80 destina a servizi per il Centro Storico i contenitori della Darsena e del Porto Franco, constatando che non esiste altra risorsa per soddisfare le carenze di funzioni pubbliche in materia di grandi servizi tecnologici, di parcheggi, anonari di supporto, sportivi e scolastici di particolare tipo, se non nelle zone sopraddette; ricerca di risorse peraltro da inquadrarsi nel contesto più ampio di funzioni sostenitrici della vitalità del Centro Storico stesso. Il Piano Regolatore esclude anche le ipotesi di ristrutturazione del porto storico tendenti ad attribuirgli funzioni non marittime o a costituire nuove aree banchinate.

2.2 Lo Studio Organico d'Insieme per il Centro Storico

Il P.R.G. individua e delimita una porzione del Centro Storico Urbano, comprendente l'arco del Porto Storico dalla Darsena al Molo Vecchio e il relativo specchio d'acqua, come area soggetta a normativa particolare, nella quale gli interventi a livello urbanistico devono essere condotti in coerenza con i criteri stabiliti dallo Studio Organico d'Insieme appositamente elaborato. Riguardo al Porto Storico, preso atto della irrealizzabilità di interventi di ristrutturazione radicale e di interrimento che nulla aggiungerebbero alla efficienza portuale e costituirebbero grave degrado ambientale per la città, il S.O.I. conferma come primo obiettivo la permanenza dell'impianto attuale, nel suo assetto ottocentesco, la salvaguardia dei suoi manufatti che hanno valore storico o interesse di documentazione nel settore dell'archeologia

11

industriale e la sua destinazione a funzioni marittime compatibili con la attuale struttura. Infatti la articolazione dei moli ottocenteschi, rispetto ai grandi terrapieni che caratterizzano i porti moderni, la continuità delle banchine e la promiscuità d'uso delle stesse, si rapportano dimensionalmente e funzionalmente alla stessa scala del Centro Storico (a sua volta trasformato in varie parti nella stessa epoca).

Tra una mera destinazione d'uso produttivo ed il suo contrario (un uso urbano scollegato dal carattere marittimo dei luoghi e dunque assai povero e riduttivo) occorre un'attività marittima selezionata in base al suo calibro (è preferibile il naviglio leggero), in base al suo valore turistico (data la sua posizione unica dal punto di vista panoramico), in base al suo carattere "pulito" (è preferibile ciò che non induce forte traffico veicolare né inquinamento, nelle sue varie forme).

Le eccezionali valenze ambientali del sito, delle visuali dalle calate e dai moli sull'arco della Ripa e dei Forti e le presenze di quei manufatti che documentano la storia portuale (il vecchio bacino di carenaggio, i magazzini della Darsena, il silos di Hennebique, le manchine ad acqua, le chiatte, i bordi delle banchine) consentono di delineare anche una operazione complementare di valorizzazione in senso museografico del Porto Storico, nell'assunto di una libera frequentazione dei moli, strutturati in percorsi che colleghino i moli stessi ai monumenti urbani che ebbero o hanno ancora rapporti con la vita portuale: Palazzo Doria, la Commenda di Prè, Palazzo San Giorgio, la loggia dei Mercanti, Porta Siberia, i Magazzini del sale e delle granaglie della penisola del Molo.

Questo disegno si collega quindi unitariamente con il progetto di ristrutturazione viabilistica, di recupero al pieno uso urbano per servizi del Porto Franco e della Darsena e si completa con una vasta operazione di arredo urbano, imperniata sulla rimozione delle barriere visive che impediscono le visuali a mare.

Condizione indispensabile per realizzare questa grande trasformazione, i cui benefici trascendono i costi economici, sostanzialmente moderati, è la eliminazione della barriera doganale, almeno per il tratto tra Porta Siberia e la Darsena municipale.

2.3 Variante al Piano Regolatore Portuale

Dopo la divulgazione dello Studio Organico d'Insieme del Centro Storico avvenuta dalla fine del 1983 fino al 19/11/1984, giorno della sua approvazione in Consiglio Comunale, diversi pronunciamenti pubblici emergono sull'ipotesi di nuovo utilizzo del porto storico.

-12-

Tra tutti particolarmente significativa la posizione assunta dal C.A.P., e resa pubblica attraverso il "Libro Blu" del Presidente D'Alessandro: documento ove vengono tracciate le linee e gli indirizzi fondamentali di rinnovamento della struttura portuale.

In esso è inserita l'ipotesi di rivitalizzazione delle aree del porto storico con utilizzo turistico, ipotesi che viene dibattuta ai vari livelli del Consorzio e di tutti gli Enti competenti sull'area.

In data 3 maggio 1985 veniva sottoscritto dalla Regione Liguria, dal Comune di Genova e dal Consorzio Autonomo del Porto, un protocollo d'intesa sulla base del quale, nella prospettiva di riconversione e riqualificazione delle aree del Porto Storico anche in vista delle Celebrazioni colombiane del '92, veniva formato un gruppo di lavoro.

Tale gruppo ha prodotto ipotesi di riassetto della zona volte ad integrare il porto con la città e il territorio, ponendo concrete premesse al riuso urbano del porto storico. In base a tali ipotesi, condivise dalle tre Amministrazioni, il Consorzio Autonomo del Porto ha adottato, con deliberazione del Comitato Sezione Opere Portuali del 15 dicembre 1987, una apposita variante al Piano Regolatore Portuale del 1964, che valorizza l'area portuale antica come elemento fondamentale di riqualificazione del Centro Storico, vi inserisce attività di interesse urbano nel settore dei servizi, del turismo, anche nautico, della cultura e del tempo libero in genere, indica condizioni di accessibilità attraverso il trasporto pubblico metropolitano, il miglioramento della viabilità, il parcheggio, la funzione pedonale degli spazi con particolare riferimento agli affacci sul mare.

La variante al Piano Regolatore Portuale prevede, nel bacino del porto storico compreso tra ponte Embriaco e ponte Morosini, la creazione di un "polo" per la nautica da diporto dotato di tutte le infrastrutture necessarie e integrato con altre attività in un insieme in grado di offrire possibilità di sviluppo al porto storico e alla città, definitivamente collegati con l'eliminazione della barriera doganale.

Il bacino del porto turistico è individuato all'interno di due "pontili a giorno" di larghezza 3-4 metri, in prolungamento dei ponti Embriaco e Morosini; lo specchio d'acqua, di circa 65.000 metri quadri è destinato ad accogliere circa 600 imbarcazioni tra gli 8 e i 15 metri.

L'individuazione dello specchio acqueo da riservare ad approdo turistico si inserisce in un disegno complessivo di utilizzo del bacino del porto storico in considerazione anche delle esigenze di manovra del naviglio da crociera e commerciale.

-13-

Per quanto riguarda gli spazi a terra si individuano i ponti Spinola e Calvi per localizzare i servizi al porto turistico: albergo per circa 200 camere, di 35.000 metri cubi, a Ponte Spinola e direzione e servizi a Ponte Calvi.

E' previsto inoltre un parcheggio sotterraneo per almeno 300 posti auto. A Ponte Morosini si prevede invece un polo cantieristico legato all'utilizzo del bacino di carenaggio anche a servizio della nautica da diporto. In particolare, negli edifici di Ponte Morosini e Calata Salumi si ipotizza un utilizzo dei piani terra per rimessaggio ed officine, ai piani superiori attrezzature e servizi connessi alla nautica.

Uno specifico vincolo conservativo viene posto sull'edificio a levante del bacino di carenaggio, dove sono collocate le pompe, a salvaguardia del suo valore storico e funzionale.

Le previsioni di utilizzo a servizio delle attività cantieristiche sono estese allo specchio d'acqua a ponente del nuovo pontile in testata a Ponte Morosini che delimita il porticciolo turistico.

In generale tutti gli interventi di riconversione sono inseriti in un disegno complessivo di conservazione e valorizzazione ambientale, a partire dal mantenimento del profilo dei moli e delle calate esistenti e dal contenimento dei volumi all'interno degli attuali sviluppi in altezza.

Su tale proposta, in conformità alle vigenti procedure di competenza locale e ministeriale, il Comune di Genova si è ufficialmente espresso, in termini molto articolati ma fortemente positivi, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 939 del 16 giugno 1988.

La deliberazione comunale esprime in sintesi i seguenti orientamenti:

1) le destinazioni d'uso, da concordarsi tra Comune, C.A.P. ed altri Enti competenti, dovranno essere individuate per funzioni non concorrenziali ma sinergiche con quelle della zona contigua del Centro Storico;

2) sarà realizzato il potenziamento dell'accessibilità e sarà prevista una adeguata dotazione dei parcheggi;

3) dovrà essere garantita la massima permeabilità tra l'area portuale e la città sopprimendo ogni recinzione e limitazione degli spazi, aperti alla libera frequentazione.

14

4) dovrà essere assicurata la piena disponibilità progtempore di spazi adeguati alle esigenze dell'Expo 1992;

5) dovranno essere raggiunti accordi operativi che individuino i ruoli, le responsabilità, le fasi e i rapporti per l'attuazione in concreto del progetto considerato.

2.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico Con deliberazione della Giunta Regionale n. 6292 in data 30 dicembre 1986 è stato adottato il progetto di P.T.C.P. che, in particolare classifica la zona dell'arco portuale: attrezzature ed impianti (A.I.) soggetta a regime normativo di consolidamento (Co), con ciò assimilando di fatto la zona storica del porto a tutto l'insieme di aree ed impianti portuali, diversi per funzioni, ruoli e prospettiva di evoluzione.

La stessa Regione aveva a suo tempo riconosciuto un significato particolare a questa zona portuale, in occasione dell'approvazione del P.R.G. comunale, includendola nel perimetro soggetto a Studio Organico d'Insieme e quindi assoggettando il suo destino urbanistico a quello del Centro Storico vero e proprio.

A tale proposito, formulando il parere sul P.T.C.P., la Civica Amministrazione chiedeva alla Regione che tutta quest'area, compresi anche i Magazzini del Cotone (esterni al perimetro di S.O.I.), fosse qualificata come struttura urbana (SU) in analogia con il Centro Storico, riconfermando in modo esplicito la volontà già espressa dalla Regione di favorire la connessione tra la città ed il mare, che come abbiamo visto è uno degli obiettivi perseguiti dalla Commissione Triporto.

2.5 Conferenza dei Servizi

Il D.L. 1 aprile 1989 n. 121, convertito nella legge 29 maggio 1989 n. 205 prevede – per gli interventi infrastrutturali nelle aree interessate dai Campionati Mondiali di Calcio del 1990, nonché per le opere connesse e funzionali agli obiettivi della legge 23 agosto 1988 n. 373 relativa alle Esposizioni Colombiane – che venga convocata una conferenza cui partecipano tutti i rappresentanti delle Amministrazioni dello Stato e degli Enti comunque tenuti ad adottare atti d'intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla osta previsti dalle leggi statali e regionali. Tale conferenza valuta i progetti, che debbono essere corredati da una relazione tecnica che dichiari la sussistenza dei requisiti previsti dal comma 2 dell'art. 1, nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, ambientali, storici, artistici e territoriali, e si esprime su di essi entro quindici giorni dalla convocazione. L'approvazione assunta all'unanimità sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri,

15_

le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta previsti dalle leggi statali e regionali. I presupposti di legge affinché possa essere utilizzata la predetta procedura sono costituiti:

a) dal fatto che le opere previste si configurino come connesse e funzionali agli obiettivi della legge 23 agosto 1988 n. 373', avente ad oggetto le Esposizioni Colombiane del 1992;

b) dalla realizzabilità delle opere stesse entro il termine del 27 febbraio 1992. Inoltre il Sindaco di Genova, ha disposto che tutti i progetti, prima dell'istruttoria di competenza da parte degli uffici tecnici, preventivi all'invio dei progetti stessi alla Conferenza, siano formalmente approvati dalla Giunta Comunale. In particolare i progetti esecutivi di altri Enti che abbiano inoltrato al Sindaco richiesta di convocare la Conferenza, dovranno essere corredati da:

a) tutta la documentazione prescritta dalla legge per la realizzazione di opera pubblica (relazione tecnica, computo metrico estimativo, analisi dei prezzi, valutazione del costo, capitolati speciali d'appalto, ecc.);

b) provvedimento formale di approvazione del progetto da parte degli organi deliberanti dell'Ente richiedente;

c) relazione tecnica in cui si dichiara, sotto la responsabilità dei proponenti, la sussistenza dei requisiti previsti dal comma 2 dell'art. 1, della legge 205/89.

2.6 Il Progetto Expo'

In vista delle Celebrazioni del cinquecentesimo anniversario della scoperta dell'America, il Comune di Genova assunse l'iniziativa a livello internazionale perché la città divenisse una delle sedi delle Manifestazioni Colombiane del 1992, affidando, a partire dal 1984, all'arch. Renzo Piano l'incarico di consulenza e progettazione degli spazi espositivi, localizzati nell'arco portuale antico, ponendo quindi le basi per un reale uso pubblico di tali spazi, attuando i principi di riappropriazione alla città, da tempo auspicati. Tali obiettivi hanno assunto quindi carattere di concretezza istituzionale, giuridica e finanziaria con il riconoscimento ottenuto dal Bureau International des Expositions di Parigi alla Esposizione Internazionale Specializzata sul tema "Cristoforo Colombo: la nave e il mare".

16

L'area espositiva è compresa tra le banchine antistanti palazzo S. Giorgio e l'estremità del Molo Vecchio, per una superficie di oltre 5 ettari.

Il progetto propone di realizzare la struttura espositiva con il recupero degli edifici e degli spazi esistenti di valore storico e ambientale, la demolizione dei manufatti incongruenti con l'ambiente rendendo possibile la riscoperta e la percorrenza pubblica degli spazi.

La totale permeabilità di tali spazi e percorsi, con la soppressione delle barriere doganali, attua il presupposto fondamentale dell'apertura alla città del Porto Antico dal Molo Vecchio al Ponte Calvi, ponendo peraltro le basi per la auspicata estensione dell'uso urbano a tutto l'arco portuale antico, fino alla Darsena compresa.

Il progetto prevede la realizzazione di strutture e opere a carattere permanente tali da consentire, al termine delle manifestazioni espositive, l'inserimento di funzioni di interesse urbano secondo gli obiettivi pubblici più volte espressi.

In particolare potranno essere realizzate strutture congressuali specializzate in testata ai magazzini del Cotone, che per la restante parte saranno resi idonei a destinazioni museali, culturali, di ricerca. Negli edifici del Deposito Franco saranno possibili attività artigianali e servizi, mentre sul Ponte Spinola le strutture del padiglione Italia potranno essere sviluppate, ad esempio, in un moderno acquario di grande richiamo scientifico e spettacolare. Per quanto riguarda gli spazi aperti, l'intero arco dei moli e delle calate sarà riorganizzato in un sistema di piazzali e percorsi articolati attorno a Ponte Embriaco, liberato dagli attuali volumi, e trasformato in piazza sul mare, collegata tramite un lungo pontile ("Via del Mare"), all'isola delle chiatte posta al centro del bacino.

PARTE II

3 – INDIRIZZI URBANISTICI PER LA PREDISPOSIZIONE DEI PROGETTI NELL'AMBITO DEL PORTO STORICO

3.1 Progetto architettonico

L'intero ambito del Porto Storico è caratterizzato da uno scenario urbano e architettonico d'insieme fortemente unitario, nonostante in esso siano avvenuti nel tempo interventi trasformativi, anche consistenti, ma spesso episodici. Tale carattere di unitarietà è strettamente legato alla funzione storica di porto commerciale nel quale tutte le forme organizzate per le esigenze funzionali via sviluppate si sono comunque sommate in un insieme organico terra-acqua che costituisce il paesaggio portuale. Con l'abbandono della funzione unificante del porto commerciale, la prevista riconversione in altre diverse destinazioni d'uso genera l'inevitabile riflesso sulle forme e le architetture che sostituiranno, o trasformeranno, quelle attuali in una nuova configurazione d'insieme.

L'elemento aggregante diventa allora il rapporto reciproco della città con il mare, che deve risolversi in una nuova omogeneità di architetture strettamente interrelate tra loro e con le preesistenze. Nel generale criterio di conservazione del valore unitario di questo ambiente, carico di valenze e possibilità di immagine e di richiamo, saranno determinanti, innanzitutto, quegli interventi volti ad eliminare, come da tempo auspicato, gli episodi chiaramente dissonanti, al fine di consentire l'adeguata conservazione e valorizzazione degli edifici di pregio monumentale e ambientale.

La conferma dell'assetto attuale dei moli e delle acque dovrà essere il punto di partenza di ogni elaborazione progettuale.

Di conseguenza non possono essere valutate positivamente proposte di interrimento o di intasamento volumetrico del bacino portuale o proposte volte esplicitamente a modificare in modo radicale l'assetto storico-ambientale. I nuovi interventi sugli edifici, secondo una disciplina determinata per ambiti, dovranno configurare una volumetria complessiva non superiore a quella attuale. L'estensione dell'arco portuale antico ci aiuta a comprendere l'entità del tema dal punto di vista urbanistico:

circa mq. 244.000 di superficie dei moli e delle banchine;

18

circa mq. 91.000 di superficie coperta;

circa mc. 1.520.000 di edificato.

Tutto ciò costituisce un vero e proprio territorio urbano, interamente da pianificare e per il quale è necessario individuare previsioni urbanistiche atte ad offrire iter operativi certi. La disponibilità di superfici e di volumi è tale da porre già notevoli questioni dal punto di vista della loro piena ed equilibrata utilizzazione specie in rapporto alle funzioni cittadine insediate. E' quindi partendo dallo stato attuale e dalla considerazione dell'esistente che vengono impostati i criteri guida per gli interventi nella zona. Il primo criterio generale è quello della conservazione – con tendenza alla diminuzione – dell'attuale volume complessivo adeguatamente ripartito in ambiti di intervento, ambiti che comprendono ponti, calate, edifici e specchi acquei prospicienti.

In ogni ambito sono possibili diversi modi di intervento sugli edifici; vengono individuati, in linea di massima, gli edifici per i quali si ritiene possibile e auspicabile la demolizione, quelli per i quali sono opportune invece la conservazione e la valorizzazione architettonica e quelli ove è possibile la trasformazione edilizia.

Alcuni principi guida per affrontare unitariamente gli interventi nell'arco portuale possono essere definiti in ordine a valutazioni di tipo planivolumetrico, in relazione agli aspetti di inserimento ambientale, ai rapporti visuali dei nuovi volumi tra loro e con la città, alcuni dei quali sono già contenuti nello Studio Organico d'Insieme per il Centro Storico e nel parere del Comune sulla variante portuale, propedeutici alle elaborazioni progettuali a scala urbanistica ed architettonica, che dovranno essere prodotte dai diversi operatori pubblici e privati:

- disposizione radiale secondo gli allineamenti dei moli preesistenti;
- limitazione in altezza con riferimento, di massima, al livello della sopraelevata: possibilità di contenute emergenze, limitate a singole strutture da localizzare preferibilmente nelle parti più lontane dalla ripa e dalla sopraelevata stessa;
- trasparenze a livello del piano delle calate e degli spazi pedonali;
- rispetto del disegno attuale dei moli e delle calate: valorizzazione dei bordi e dei paramenti murari di pregio storico e restauro delle parti degradate;

- nuovi elementi funzionali e architettonici, quali pontili, passerelle, aggetti, piattaforme ed altro dovranno essere ispirati alla valorizzazione dell'ambiente e consentirne comunque la lettura, ad esempio con differenze di livello e soluzioni tecniche con appoggi puntuali che non interrompano la continuità dell'acqua;
- valorizzazione dei manufatti di pregio, come i reperti di archeologia industriale, e i singoli elementi funzionali e di arredo, con il loro inserimento ed integrazione con le nuove strutture;
- attenta considerazione nei progetti relativi ai nuovi interventi alla presenza di manufatti archeologici da conservare ed eventualmente da integrare con le opere previste;
- gerarchizzazione dei nuovi pontili in relazione alla via del mare", passeggiata pubblica fino al centro del porto e segnale unificante rispetto al ventaglio dei moli;
- unitarietà progettuale degli spazi pubblici a terra con l'impiego di pavimentazioni omogenee per materiale e tecnologie di posa secondo i caratteri tradizionali, con particolare riguardo all'uniformità dei bordi sull'acqua;
- unificazione degli elementi tecnologici e di arredo urbano, impiegando un vocabolario comune per tutti gli interventi e, con particolare riferimento agli impianti di illuminazione, utilizzando corpi illuminanti atti a evitare eccessive differenziazioni dell'immagine notturna dell'arco portuale;
- attenzione, nelle espressioni architettoniche proposte, al linguaggio esistente in tutto l'ambito portuale, linguaggio equilibrato caratterizzato dalla ricerca di espressioni formali e materiche "significative" correlate alla razionalità delle soluzioni funzionali. Le nuove e diverse funzioni insediate dovranno ispirare soluzioni architettoniche comunque equilibrate, nei rapporti tra le singole forme e la necessità di ricreare un ambiente omogeneo. Si intende quindi consolidare l'aspetto di immagine del porto storico valorizzandone il nuovo rapporto con la città, consentendo soluzioni architettoniche anche ispirate alle preesistenze del centro storico, evitando riferimenti ad esso estranei.
- omogeneità nell'uso di materiali, colori e tecnologie tradizionali (intonaci alla genovese, colori a fresco, metalli smaltati in colori scuri) evitando l'impiego di elementi estranei quali vetri a specchio, colori brillanti, ecc.

-20-

3.2 Funzioni

La scelta delle nuove attività nel bacino del porto antico comporta significativi riflessi a scala urbana conseguenti al loro inserimento nell'equilibrio consolidato del sistema funzionale cittadino. In questo senso appaiono accettabili soltanto proposte che non portino come conseguenza la decadenza delle funzioni del Centro Storico, ma che siano, al contrario, orientate a rivitalizzarle, favorendo il movimento, il richiamo di visitatori e lo scambio tra i nuovi insediamenti e la ricchezza di funzioni presente oggi nel centro antico.

Una considerazione puntuale contenuta nello Studio Organico d'Insieme per il Centro Storico riguarda il rapporto delle nuove destinazioni d'uso con quelle presenti nel Centro Storico: non dovranno verificarsi effetti di congestionamento e di terziarizzazione, evitando l'insediamento all'interno del porto di funzioni già svolte nel Centro Storico, quali ad esempio quelle di rappresentanza tipiche degli edifici monumentali, ed impedendo fenomeni distruttivi di concorrenzialità nei confronti della rete commerciale esistente.

L'obiettivo principale degli interventi sarà, quindi, orientato alla realizzazione di un vitale "parco urbano" aperto alla percorrenza ed alla frequentazione dei cittadini, ricco di funzioni, di interessi culturali, storici e monumentali, oltre che di immagini di grande suggestione.

Esso costituisce già oggi, nonostante la barriera doganale ed il disordine d'arredo, un punto di attrattività cittadino che proprio per la peculiarità ambientale dovrà essere maggiormente valorizzato.

Il nuovo "parco urbano portuale", unico per estensione ed interconnessioni con il Centro Storico, a cui è legato da reciproci rapporti di immagini e di visuali, potrà quindi essere richiamato importante per l'utenza cittadina ma anche attrattiva turistica in sé e base di partenza per la riscoperta della città.

Tale importante realizzazione presuppone un'attenta valutazione circa le possibili funzioni da introdurre, a partire dalle previsioni degli strumenti urbanistici e della pianificazione portuale.

Particolari considerazioni e indirizzi, già contenuti nello Studio Organico d'Insieme per il Centro Storico, portano a prefigurare un uso del porto storico equilibrato tra la passata monofunzionalità produttiva ed una sistemazione esclusivamente urbana, scollegata dal carattere marittimo dei luoghi.

-21-

Denominatore comune ed indirizzo funzionale dovrà essere quindi un uso marittimo degli spazi conquistati alla città, integrato da servizi pubblici ed altre funzioni urbane legate al mare.

In questo senso la previsione di porto turistico già contenuta nei documenti e negli atti di pianificazione dell'area portuale, appare la più idonea. Infatti anche come emerso da recenti studi e verifiche di fattibilità, esiste nell'arco genovese una forte domanda di posti barca qualificati, che garantirebbe all'attività buone possibilità di successo.

Più in generale, anche ai fini di una valorizzazione turistico-museografica dell'ambiente del porto, è da escludersi ogni attività "inquinante" perseguendo l'obiettivo di una più elevata qualità ambientale; ciò esclude a priori funzioni induttrici di forte traffico veicolare o comunque generatrici di inquinamento acustico, atmosferico e visivo.

Il nuovo spazio portuale aggregato alla città, caratterizzato dallo stretto rapporto col mare, dovrà, come la città, essere ricco di numerose e diverse funzioni; le attività più adatte ad inserirsi in un rapporto integrato con il mare senza generare situazioni di squilibrio funzionale sono quelle turistico-ricettive a supporto delle attività crocieristiche e del porticciolo, culturali-museografiche e di ricerca, la residenza in particolari ambiti e con particolari tipologie, servizi pubblici universitari e di quartiere.

Nei confronti del Centro Storico, in coerenza con le previsioni urbanistiche del Piano Regolatore e dello Studio Organico d'Insieme, dovranno essere definite adeguate strutture di servizio pubblico tali da sopperire, almeno in parte, alle carenze che il tessuto storico presenta in questo campo.

In particolare il P.R.G., destinando a servizi per il Centro Storico alcuni ambiti del Porto Storico, constatava l'impossibilità di risolvere all'interno del tessuto antico le carenze di funzioni pubbliche in materia di grandi servizi tecnologici, sportivi, scolastici di particolare tipo, di parcheggi e annessi di supporto.

Alla luce di recenti sviluppi e proposte operative è oggi possibile definire, almeno in parte, previsioni specifiche per l'inserimento di servizi in alcuni ambiti portuali.

L'imminente entrata in servizio del sistema di depurazione delle acque, che consentirà una gradevole fruizione pubblica degli spazi portuali, le opere permanenti connesse alla esposizione colombiana, l'individuazione di edifici in cui le previsioni di insediamento (ad esempio di servizi)

22

universitari e sportivi) si sono concretizzate recentemente, rappresentano indubbiamente un passo in avanti per attuare le previsioni urbanistiche. Specifico approfondimento si rende opportuno per l'inserimento di funzioni commerciali specializzate.

Tra le attività di tipo marittimo, oltre al potenziamento in atto dei terminali traghetti e crociere, l'inserimento del porticciolo turistico, come abbiamo visto, rappresenta un salto di qualità verso una nuova immagine urbana, caratterizzata da una funzione capace di generare nuovi e suggestivi scenari e vitali frequentazioni e richiami, sia a livello di utenza, sia a livello di semplice ma gradevole passeggio.

La stessa variante al Piano Regolatore Portuale, in corso di approvazione, destina gli specchi acquei all'utilizzo prevalente per la nautica da diporto prevedendo tra ponte Embriaco e ponte Morosini circa 650 posti barca, individuando l'attracco dei pescherecci e dei mezzi di servizio nella zona del Mandraccio.

Nel bacino della Darsena sono previsti attracchi per imbarcazioni di circoli e associazioni nautiche e soprattutto mezzi di servizio all'attività di riparazioni che dovrà essere mantenuta nell'impianto del vecchio bacino.

Il dimensionamento previsto per il porticciolo appare idoneo per innescare un processo di concorrenzialità rispetto ad altri porti turistici dell'alto Tirreno, come analizzato dal CENSIS nei suoi rapporti dell'88, nei quali veniva evidenziata una carenza nell'arco ligure (e in particolare nell'area genovese) di alcune migliaia di posti barca qualificati.

Tali studi sottolineano le caratteristiche di posizione baricentrica e di grande accessibilità rispetto "a un bacino di utenza nel quale si verifica una forte domanda accompagnata da buona propensione all'acquisto, in oggi poco soddisfatta sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo.

3.3 Struttura commerciale.

Le considerazioni sulle funzioni commerciali non possono che prendere spunto da una analisi della struttura commerciale della città ed in particolare di quella del Centro Storico. Il Centro Storico dispone oggi di una struttura commerciale di circa 63.500 mq. di superficie di vendita, struttura che rappresenta un'importante e irrinunciabile caratteristica vitale della zona.

23

Un intervento in area portuale che non disciplini in modo rigoroso le caratteristiche dei nuovi spazi commerciali, pone immediatamente il tema della concorrenzialità e dei possibili effetti indotti negativi sia sulla rete distributiva esistente nel Centro Storico, che si ritiene assolutamente da proteggere, sia sulle attività commerciali più deboli del centro cittadino.

Una struttura commerciale si regge, infatti, sul livello della capacità di spesa complessiva sostenibile dalla comunità genovese che, presentando un costante trend negativo di crescita, non potrà essere artificialmente incrementata se non con l'apporto di nuovi clienti indotti e con l'incremento del reddito pro-capite.

L'analisi e quindi condotta sulla possibilità che le nuove strutture previste nell'area portuale, concorrendo allo sviluppo del potere di attrazione della città, accentuino una gravitazione non solo cittadina, ma soprattutto extraurbana e addirittura internazionale non solo nell'ambito preso in esame ma in tutto il centro.

È probabile infatti, che alcune delle funzioni che si stanno concretizzando nella zona potranno ottenere tale effetto, e quindi, in definitiva, giustificare anche ragionevoli spazi commerciali, purché a tali funzioni prevalentemente destinati.

La struttura commerciale del Centro Storico inoltre, presenta alcuni esuberi di superficie per particolari categorie merceologiche, e quindi già vive oggi della gravitazione su di essa di consumatori provenienti da altre parti della città; pertanto è determinante, al fine di mantenere vive queste presenze, che anche le nuove funzioni portuali, in giusta parte, gravitino sulla rete di vendita del centro storico urbano senza andare a sovrapporsi ad essa.

La situazione complessiva non muta sostanzialmente se l'analisi della struttura commerciale si estende anche a Portoria. È opportuno, inoltre, stimare il prevedibile incremento dei flussi turistici che attualmente non raggiungono l'1% della popolazione genovese pur considerando anche le presenze solo giornaliere, e quindi valutare il nuovo volume d'affari indotto per giustificare consistenti aumenti di superfici commerciali nelle aree centrali della città.

In linea di massima, quindi, non dovranno essere consentiti significativi nuovi insediamenti commerciali nell'area portuale, ove non ne sia dimostrato un bilancio economico attendibile e tale da non produrre effetti negativi sull'area urbana.

24

Diverso, per contro, può essere l'atteggiamento nei confronti di strutture commerciali specializzate direttamente volte agli utenti delle attività portuali e legate alle funzioni del porto rinnovato: cioè servizio alle crociere alla Stazione Marittima, assistenza alla nautica per

tutto l'ambito del porticciolo turistico, strutture specializzate quali ad esempio librerie nautiche, e articoli tecnici o souvenir connessi a specifiche funzioni nell'ambito delle attrezzature ricettive e culturali che si localizzeranno prevalentemente nell'area della Darsena. La previsione di realizzare nuove strutture per il parcheggio potrebbe modificare solo parzialmente la situazione commerciale attuale, sia perché già oggi in area portuale sono di fatto esistenti numerosi posti macchina (anche per altre funzioni), sia perché i nuovi parcheggi dovrebbero, per una significativa quota parte, essere a servizio della funzione residenziale del Centro Storico e delle nuove attività inserite nel porto.

Anche dal punto di vista del "parcheggio", non è quindi proponibile una grande struttura commerciale a valenza urbana, nell'area portuale. Considerata allora l'inopportunità di realizzare nuovi centri commerciali "artificiali" concorrenziali con quello storico", restano da valutare le forme di aggregazione e la localizzazione, all'interno dell'ambito in esame, di nuove strutture commerciali, comunque rigorosamente disciplinate e limitate in estensione.

Per motivi evidenti di immediata concorrenza con il Centro Storico (via Luccoli, San Luca, Campetto, Canneto, via Prè, Soziglia, 6°T.) è da escludere la realizzazione di un nuovo "polo", che concentri la superficie teoricamente disponibile in un unico organismo, ma piuttosto da ricercare una distribuzione equilibrata nell'area che va dalla Stazione Marittima al Deposito Franco in prevalente rapporto con le nuove funzioni insediate.

La superficie commerciale di vendita sarà distribuita in modo equilibrato al Deposito Franco dopo l'Expo'92 (circa 1.000 mq.), nell'ambito Morosini (circa 1.000 mq.) ed alla Stazione Marittima (fino a 1.500 mq.), restando agli altri ambiti Darsena e Silos la residua disponibilità "polverizzata" (complessivamente circa mq. 500).

Con ciò si tenderebbe a privilegiare, da un lato una struttura a evidente servizio dei passeggeri in transito e delle nuove funzioni indotte, dall'altro lato strutture più prossime e quindi più facilmente integrabili al Centro Storico e tali da operare in sinergia con il tessuto commerciale presente.

Un parametro significativo circa il dimensionamento numerico di questa superficie commerciale complessiva si

25_

può ottenere verificando la densità commerciale come rapporto tra la superficie destinata alla vendita (comprensiva di tutte le tabelle merceologiche) e il volume edificato: per il Centro Storico tale rapporto è di circa 6,35 mq. ogni 1000 metri cubi, in quanto, a fronte di un volume di circa 10.000.000 metri cubi corrisponde una superficie commerciale di circa 63.500 mq.

Tale rapporto di densità commerciale può essere trasferito, per analogia, all'area del Porto Storico, assumendo come riferimento meno del 50% della volumetria complessiva prevista, in considerazione della diversità nei rapporti volumetrici tra le destinazioni d'uso in atto nel Centro Storico e quelle previste nell'arco portuale antico.

In sostanza, realizzando nel Porto Storico nuove strutture commerciali per circa 4.000 mq. (corrispondenti a circa 5.000 mq. di S.L.A.) si riproporrebbe una densità, rapportata al volume ed alla distribuzione delle funzioni, paragonabile a quella del Centro Storico; con ciò non producendo fenomeni significativi di concentrazioni o di concorrenza. Tale valore di S.L.A. viene assunto come il parametro di riferimento per la definizione del limite allo sviluppo di nuove strutture commerciali nell'area portuale, per le quali costituisce dimensionamento massimo.

Questa nuova superficie commerciale rappresenta a livello urbano un incremento pari a circa 0,6%, mentre nei confronti del tessuto commerciale esistente nel Centro Storico – nel quale viene inserita, anche se in posizione marginale – costituisce un incremento del 6,3% circa. Tale incremento teorico delle superfici commerciali del centro va comunque valutato non in una difficile situazione turistica quale quella che si è verificata negli ultimi anni, ma in funzione del bilancio positivo con cui si è concluso l'89, anche se l'incremento delle presenze turistiche è risultato modesto, ed in funzione degli imminenti appuntamenti del '90 e del '92 per i quali si prevede un afflusso di turisti stimato, secondo uno studio elaborato dalla Praxi, in circa 3 milioni di presenze. Inoltre il Mundial e le Celebrazioni Colombiane costituiranno una preziosa occasione per promuovere, a livello anche internazionale, l'immagine della città, stimolando il futuro afflusso turistico.

Genova si sta infatti preparando, trasformando ed adeguando il sistema infrastrutturale (viabilità, parcheggi, trasporto pubblico in sede fissa), potenziando e rinnovando le attrezzature ricettive ed infine realizzando strutture spettacolari ad alto livello qualitativo connesse sia alle attività sportive, sia alle funzioni culturali.

26

Ancora, per quanto riguarda il commercio, nell'obiettivo prioritario di salvaguardare le attività esistenti, si sottolinea l'importanza della realizzazione di centri merci a servizio non solo delle nuove strutture ma anche, e soprattutto, di quelle contenute nel Centro Storico, organizzando in modo funzionale l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci.

Per "centro merci" si intende una struttura di servizio a supporto della rete distributiva attrezzata per l'immagazzinamento di merci varie, per il confezionamento, per alcune semplici lavorazioni, per il parcheggio di veicoli merci e di quelli adatti alla ridistribuzione ai negozi nei vicoli del Centro Storico.

I "centri merci" sono previsti, come risulta nelle schede allegate, sia alla Darsena (quartiere Tabarca), sia nel Deposito Franco (dopo le manifestazioni del 1992). L'esigenza di "centri merci" viene accentuata dagli interventi di riqualificazione urbana in corso (recupero di Prè e di Porta Soprana-S. Donato), dalle nuove zone pedonali introdotte ed anche dagli stessi interventi di risanamento della zona portuale, oggi ricca di attività e di magazzini minuti in molti casi del tutto vitali.

Nell'affrontare il tema delle nuove strutture commerciali nell'ambito portuale, è necessario valutarne, oltre all'aspetto dimensionale, anche la tipologia, con particolare attenzione alle caratteristiche degli esercizi ed alle tabelle merceologiche proposte, utilizzando quale strumento programmatico il disposto della legge n. 15/1987, art. 4, nell'ambito del "Piano di sviluppo ed adeguamento della rete distributiva al dettaglio in sede fissa"

Si dovranno prevedere, infatti, esercizi commerciali di tipo "tradizionale", anche organizzati secondo schemi di centri commerciali di via, escludendo le concentrazioni pluripiano che costituiscono strutture chiuse rispetto al tessuto commerciale esistente all'intorno e quindi non concorrono alla sua rivalutazione; tale tipologia è infatti tipica delle aree periferiche, dove non esiste un tessuto commerciale consolidato. Nel merito è opportuno ricordare che nel Centro Storico sono presenti circa 1610 esercizi con una superficie di vendita media di circa 40 mq., mentre nella zona di Portoria questo valore sale a 80 mq., risultando comunque sempre al di sotto dei 100 mq., valore, questo, da assumere come riferimento preferenziale anche per il Porto Storico.

Per contro, esercizi commerciali con superfici più ampie potranno essere valutati positivamente se destinati a tabelle merceologiche più specializzate, legate alle attività più tipiche dell'ambito portuale ed alle nuove funzioni previste.

27

In tema specifico di autorizzazioni annonarie potranno, in particolare, essere escluse, oltre agli attuali contingentamenti, tabelle e singole voci merceologiche che caratterizzano il tessuto commerciale esistente da salvaguardare, privilegiando, per contro, voci e tabelle che risultino connesse e funzionali alle nuove destinazioni.

Eventuali limitate eccezioni potranno essere valutate in base a criteri di stretta funzionalità ad esempio un piccolo negozio di generi alimentari di prima necessità a servizio del porticciolo o della residenza.

Infine, il nuovo "Piano di sviluppo ed adeguamento della rete distributiva al dettaglio in sede fissa", proposto dall'Assessorato all'Annona, e orientato a contenere la superficie commerciale nell'ambito portuale, definendo tale area come disciplinata dall'art. 4 della legge n. 15/1987.

3.4 Viabilità, accessibilità e parcheggi

Il traffico di scorrimento di interesse urbano compie attorno al Centro Storico una grande rotatoria che quasi riduce la città antica alla configurazione di un'ampia isola spartitraffico. Verso mare la via Gramsci e la sopraelevata sopportano un volume di traffico mediamente quantificato in circa 100.000 veicoli al giorno, che accentua ancor più l'effetto di barriera visiva e invalicabile tra la città e le banchine portuali.

Nell'attuale tendenza alla redistribuzione del traffico cittadino in funzione del suo alleggerimento dalle vie monumentali del Centro Storico, la strada a mare assume ad un tempo maggiore "Ao10 di strada di scorrimento e di collegamento levante-ponente, nonché ruolo indispensabile per l'accessibilità al porto ed al Centro Storico su di esso gravitante.

Nella prospettiva di recupero e valorizzazione del Porto Storico, il trasferimento di gran parte del traffico sul percorso a marea non deve costituire tuttavia un ulteriore elemento di separazione fisica con la città.

Già nello Studio Organico d'Insieme sono contenuti gli obiettivi da perseguire per la ristrutturazione della fascia viabilistica disposta ad arco intorno al bacino del porto Vecchio:

a) allontanamento del traffico dal fronte a mare del Centro Storico e suo convogliamento a ridosso della sopraelevata;

b) creazione di un sistema di spazi pedonali nella zona di Caricamento;

28

c) creazione di una fascia di parcheggi per la sosta rapida a servizio delle attività del Centro Storico;

d) organizzazione delle connessioni veicolari con l'ambito portuale in base al programma di riutilizzo funzionale del porto storico. Per quanto riguarda l'interramento totale della viabilità veicolare nella zona di Caricamento si osserva che l'interesse dell'intervento non consiste tanto in una integrale pedonalizzazione della fascia a mare, che priverebbe il Centro Storico e il porto storico degli indispensabili raccordi veicolari con i vicoli e con via San Lorenzo, quanto nella opportunità di allontanare il traffico discorrente, fornendo a quello di penetrazione migliori condizioni di accessibilità di servizio alle funzioni insediata.

In tale ottica va visto il sottopasso di Caricamento, il cui progetto è stato recentemente approvato con la procedura prevista dalla legge n. 205/1989, come intervento infrastrutturale connesso all'Expo '92.

Il tunnel – a suo tempo già ipotizzato dal Servizio Urbanistica – è stato sviluppato progettualmente dallo studio dell'Arch. Piano in relazione e coerenza con il progetto della Stazione della Metropolitana di piazza Raibetta.

Si tratta di un intervento che realizza di fatto una sostanziale connessione tra l'area antistante Palazzo S. Giorgio e le aree portuali nel punto di maggiore frequentazione pedonale, alla confluenza dei principali percorsi del Centro Storico e di relazione con l'arco portuale.

Il sistema dei trasporti nella fascia a mare verrà inoltre integrato con l'attivazione del tratto di metropolitana Principe-Caricamento e con la ristrutturazione della rete dei trasporti pubblici di superficie. A tale nuova configurazione corrisponderà indubbiamente un aumento consistente dei flussi di traffico veicolare nella zona che porrà problemi di connessioni e di rapporti tra l'area urbana e l'area portuale, in particolare per le accessibilità e i collegamenti pedonali.

Gli insediamenti previsti nell'area portuale dovranno porsi in relazione alla nuova configurazione del traffico, fornendo soluzioni idonee per quanto riguarda i flussi veicolari, i raccordi viabilistici, i parcheggi e i collegamenti pedonali.

Presupposto di base per la verifica delle funzioni insediabili, come già visto, è quello di individuare destinazioni d'uso che pur costituendo attrattive significative a livello urbano o extracittadino, non contribuiscono ad appesantire il volume di traffico veicolare.

29

I progetti delle aree portuali dovranno tener conto e fornire risposte ai temi connessi al traffico veicolare, e cioè valutare i flussi e i percorsi giornalieri indotti analizzando il ruolo del trasporto pubblico, proponendo eventuali soluzioni alternative (vaporetti, linee circolari elettriche, ecc.), stimolare l'utilizzo di posti auto alternativi in altre aree urbane esterne al Centro Storico, quali ad esempio S. Benigno e la Foce.

Il fabbisogno di nuovi posti auto dovrà quindi essere calcolato in rapporto alle nuove destinazioni d'uso sulla base delle vigenti disposizioni di legge, senza tuttavia ricercare dimensionamenti abnormi incompatibili sia con la preziosa situazione ambientale dei luoghi, sia con le esigenze di mantenere fluido il traffico di scorrimento.

Nei confronti con l'area cittadina, occorre assicurare una accessibilità diffusa al Centro Storico affinché sia garantito il sostegno alle attività esistenti; in tal senso appare preferibile la realizzazione di zone ad accesso controllato piuttosto che zone pedonali tout court.

Queste ultime potranno essere localizzate in ambiti particolari eventualmente modificabili per situazioni contingenti, tuttavia non possono essere estese all'insieme delle piazze Caricamento e Cavour.

L'esigenza di migliorare il raccordo, anche pedonale, tra il Centro Storico e il porto, impone la ricerca di nuove soluzioni, eventualmente anche in struttura fuori suolo od in sottosuolo, che comunque garantiscano, con un'alta qualità di arredo, elementi di continuità e di svincolo dall'intenso traffico automobilistico che in prospettiva a medio termine continuerà a scorrere lungo via Gramsci.

Un collegamento in sottosuolo sarà di fatto rappresentato dalla Stazione della metropolitana in via delle Fontane, che avrà accessi su entrambi i lati della via Gramsci, mentre, per quanto riguarda i collegamenti in struttura, dovranno essere attentamente valutate le possibilità offerte da particolari situazioni orografiche la cui funzione, peraltro, andrà indagata soprattutto in rapporto agli effetti indotti sull'area urbana. 1

Una ipotesi ragionevole potrebbe essere costituita dalla realizzazione di due collegamenti; uno a sud di piazza Cavour, l'altro a nord di Caricamento.

La mobilità interna all'area portuale, pur garantita per le funzioni locali, dovrà escludere la possibilità di costituire arteria di scorrimento integrativa o sostitutiva della Via Gramsci.

L'ambito portuale deve cioè lo si conferma, costituire una zona di parco pubblico prevalentemente pedonale.

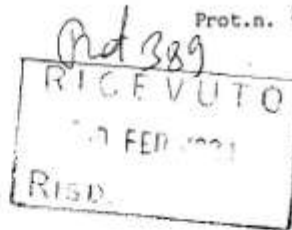
ANEXO II – Carta de Nomeação do Arquiteto Renzo Piano para elaboração de um Plano Base de intervenção no *Porto Vecchio*



IL SINDACO
DI
GENOVA

15 febbraio 1984

Prot.n. 557/rp



Preg.mo Architetto Piano,

ho il piacere di informarla che la Giunta Comunale ha recentemente approvato il provvedimento con il quale Le è affidato il mandato di predisporre entro la fine del corrente anno un "piano quadro" delle iniziative da assumere in previsione del 1992, quinto centenario della scoperta dell'America ad opera del grande Navigatore genovese.

Il citato "piano quadro" consisterà in uno studio di insieme dove trovino compatibilità e coordinamento le proposte da Lei elaborate nei vari settori di intervento quali, ad esempio, architettonico-urbanistici, di immagine, di recupero e rivitalizzazione dell'esistente e di progettazione per il futuro.

Alla fine del corrente anno, come convenuto, mi sottoporrà il progetto di insieme sulla base del quale verranno esaminati i successivi momenti progettuali ed operativi.

In questa Sua importante attività, La prego volersi raccordare funzionalmente con il Dott. Benvenuti della Direzione Pubbliche Relazioni del Comune che svolgendo anche la funzione di Segretario del Comitato Colombiano genovese ligure è in grado oltre al fornirLe gli elementi necessari per il suo mandato, di costituire un momento di tutta connessione con il Comitato.

Ringraziandola per la Sua collaborazione e nel restare in attesa dei Suoi studi, Le invio cordiali saluti.

(Fulvio Cerofolini)

Egregio Signor
arch. Renzo PIANO
V.le Modugno, 22

Genova