

Una mirada crítica a la zona portuaria de Río de Janeiro*

A CRITICAL LOOK AT THE PORT AREA OF RIO DE JANEIRO CITY

Claudio Antonio S. Lima Carlos

Profesor adjunto del Departamento de Arquitectura y Urbanismo –DAU–, Instituto de Tecnología –IT–, Universidad Federal Rural de Río de Janeiro –UFRRJ, brasileño. claudio.limacarlos@gmail.com

Traducción: Giselle Andrea Osorio Ardila

Antropóloga. Estudiante de la Maestría en Urbanismo. Universidad Nacional de Colombia, colombiana. gaosorioar@unal.edu.co

Recibido: 30 de agosto de 2010

Aprobado: 12 de octubre de 2010

Resumen

El propósito de este trabajo es realizar una reflexión sobre la posición de la alcaldía de Río de Janeiro –a lo largo de más de dos décadas– en relación con la conservación de uno de los lugares más tradicionales de la ciudad: la zona portuaria. Desde los comienzos de la ocupación urbana de la ciudad, esta área se caracterizó por modalidades de usos y ocupaciones consideradas de baja categoría, vinculadas al comercio de esclavos, viviendas proletarias, actividades fabriles y portuarias, entre otras. Durante más de dos décadas, curiosamente, hubo desde drásticos intentos de renovación de su tejido urbano, hasta iniciativas de protección legal lideradas por la comunidad local y adoptadas por la alcaldía. En ambos casos, en materia de conservación, los resultados prácticos fueron nulos lo que corroboró su imagen tradicional y negativa. Actualmente la zona espera un nuevo intento de conservación propuesto por la alcaldía, denominado “Proyecto Puerto Maravilla”. Esta iniciativa conlleva la unión de propósitos de las tres esferas administrativas públicas y propone nuevas modalidades de ocupación del suelo. Sin embargo, en el tenor de las nuevas propuestas se observa de manera flagrante, que no se toma en consideración la población que tradicionalmente reside allí, así como una ausencia de mecanismos que mitiguen un inevitable e indeseable proceso de gentrificación.

Palabras clave: conservación urbana, gentrificación, patrimonio cultural.

Abstract

This paper aims to reflect on the position of mayor of Rio de Janeiro - over more than two decades - for the conservation of one of the city's most traditional and historic areas: the port region. The area was characterized, from the beginning of the occupation of the town, in terms of uses and occupations considered ignoble, linked to the slave trade, housing the proletariat, manufacturing activities, port, among others. Over more than two decades have occurred since attempts were made to renew its urban texture and efforts were made to protect it, led by the local community and embraced by the Municipality. In both cases, in terms of conservation, the practical results were null, corroborating its traditional negative image. Nowadays, the area is expecting to undergo another attempt at conservation by the government, called “Porto Maravilha Project.” The initiative brings the unity of purpose of the three public tiers, proposing new forms of occupation of their land. However, it also notes the content of new proposals, a flagrant disregard for the traditional population and the lack of mechanisms for mitigating the inevitable and undesirable process of gentrification.

Key-word: urban conservation, gentrification, cultural heritage.

* Artículo de Reflexión

Um Olhar Crítico sobre a Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro

Resumo

O presente trabalho visa realizar uma reflexão sobre a postura da prefeitura do Rio de Janeiro - ao longo de mais de duas décadas - em relação à conservação de uma das mais tradicionais regiões da Cidade: a zona portuária. A área caracterizou-se, desde os primórdios da ocupação urbana da Cidade, por modalidades de usos e ocupações consideradas pouco nobres, ligadas ao comércio de escravos, à habitação proletária, às atividades fabris, portuárias, dentre outras. Ao longo de mais de duas décadas, curiosamente, ocorreram desde drásticas tentativas de renovação do seu tecido urbano, até iniciativas de proteção legal lideradas pela comunidade local e encampadas pela Prefeitura. Em ambos os casos, em termos de conservação, os resultados práticos foram nulos, corroborando a sua tradicional e negativa imagem. Atualmente, a área vive a expectativa de mais uma tentativa de conservação proposta pela Prefeitura, denominada "Projeto Porto Maravilha". A iniciativa traz a unificação de propósitos das três esferas administrativas públicas, propondo novas modalidades de ocupação e uso do seu solo. No entanto, também se observa no teor das novas propostas, uma flagrante desconsideração pela tradicional população residente, bem como a falta de mecanismos mitigadores de um inevitável e indesejável processo de gentrificação.

Palavras-chave: Conservação urbana, Gentrificação, Patrimônio cultural.

Introducción

Este texto pretende evaluar críticamente los posibles impactos producidos por la implantación del proyecto de conservación urbana del área portuaria carioca, propuesto por la alcaldía de la ciudad de Río de Janeiro y sugestivamente denominado Puerto Maravilla.

Para esto, después de algunas consideraciones teóricas con las que se buscó, de manera preliminar, definir y discutir los conceptos utilizados en el análisis propuesto, se identificaron algunos de los principales factores históricos que determinaron la configuración del lugar conocido como "zona portuaria", constituido por los barrios Saúde [Salud], Gamboa, Santo Cristo y parte del centro y, además, el muelle de la ciudad. Esos factores lo definieron de manera gradual como lugar de actividades de baja categoría, aunque necesarias económica y socialmente para la ciudad, así como lugar de alojamiento de la población marginada y por tanto peligroso, insalubre y jamás frecuentado por la elite carioca.

Introdução

O presente texto visa avaliar criticamente os possíveis impactos decorrentes da implantação do projeto de conservação urbana da Área Portuária carioca, proposto pela Prefeitura da Cidade e denominado sugestivamente como Porto Maravilha.

Para tal, após algumas considerações teóricas que buscaram, preliminarmente, definir e discutir os conceitos utilizados na análise proposta identificou-se alguns dos principais aspectos históricos que determinaram a configuração do lugar conhecido como "zona portuária", constituído pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro, além do próprio cais porto da Cidade. Esses fatores a marcaram gradativamente como local de atividades pouco nobres, apesar de consideradas econômica e socialmente necessárias para a Cidade, bem como de lugar de alojamento de população marginalizada, sendo, por isso, perigoso, insalubre e proibitivo à frequência da elite carioca.

Em seguida, o texto aborda o processo de mobilização comunitária ocorrido na área, a partir de fins dos anos 1970, que teve como “divisor de águas” o evento denominado *1ª Quinzena de Debates sobre o Bairro da Saúde*, organizado pela Associação de Moradores do Bairro da Saúde –Amas–, em 1983. A partir dele, a luta pela melhoria das condições de vida e a proteção do patrimônio cultural dos bairros que configuram a região tornou-se explícita, tanto para os órgãos públicos, quanto para a população carioca.

Na terceira etapa, serão avaliadas as propostas do Projeto Porto Maravilha, em face do contexto histórico, social e urbanístico da região, analisados nas etapas anteriores.

Por último, nas considerações finais, são realizadas reflexões acerca da atual postura da prefeitura e do futuro que aguarda a região, caso sejam consolidadas as iniciativas de conservação propostas.

1. Breve discussão introdutória à questão da conservação urbana

Atualmente, existe um consenso teórico em relação à abrangência das intervenções de conservação de áreas urbanas históricas, que aponta, dentre outras coisas, para a obrigatória consideração de fatores materiais e imateriais. Cuidados com fachadas, coberturas, ruas, pavimentações, dentre outros elementos que compõem a paisagem de cidades e bairros históricos, tornaram-se tão importantes quanto os usos característicos desenvolvidos no sítio, bem como seus habitantes tradicionais que utilizam e se apropriam, cotidianamente, de espaços públicos e privados.

O debate sobre o tema assumiu proporções mundiais, atingindo grande complexidade teórica que, no entanto, não se reflete na prática, em função da existência de diversas barreiras políticas e econômicas.

Para alcançar o atual estágio, a conservação de áreas urbanas trilhou uma trajetória pautada, inicialmente, pela preocupação com a conservação de monumentos e seus entornos (Carta de Atenas - Escritório Internacional dos Museus e a Sociedade das Nações, 1931), que se estendeu aos sítios urbanos ou rurais – considerados como monumentos – (Carta de Veneza – Icomos, 1964), e, mais tarde, considerou também a necessidade de manter-se neles, suas populações originais (Declaração e Manifesto de Amsterdã – Conselho da Europa, 1975)¹.

¹ As Cartas e Recomendações Nacionais e Internacionais traduzem, de forma concisa, o pensamento preservacionista mundial, observado em diversos autores concernentes ao tema. Por intermédio delas, torna-se possível observar a sua evolução e principais questões a ele relacionadas.

A continuación, el texto aborda el proceso de participación comunitaria que se dio en el área desde finales de la década de 1970, que tuvo como punto de inflexión el evento denominado Primera Quincena de Debates sobre el Barrio de Saúde, organizado por la Asociación de Habitantes del Barrio Saúde –Amas–, en 1983. Desde ese momento la lucha por el mejoramiento de las condiciones de vida y la protección del patrimonio cultural de los barrios que configuran la zona se tornó explícita, tanto para los organismos públicos como para la población carioca.

En la tercera parte de texto serán evaluadas las propuestas del Proyecto Puerto Maravilla, de cara a los contextos histórico, social y urbanístico de la zona.

Por último, en las consideraciones finales se reflexiona sobre la posición actual de la alcaldía y del futuro que le espera a la zona en caso de que se consoliden las iniciativas de conservación propuestas.

1. Breve discusión introductoria a la cuestión de la conservación urbana

Actualmente existe un consenso teórico en relación con el alcance de las intervenciones de conservación de áreas urbanas históricas, que apunta, entre otras cosas, a la consideración obligatoria de factores materiales e inmateriales. El cuidado de las fachadas, coberturas, calles, pavimentos, entre otros elementos que componen el paisaje de las ciudades y barrios históricos, es tan importante como los usos característicos del sitio, así como sus habitantes tradicionales quienes utilizan y se apropian cotidianamente de los espacios públicos y privados.

El debate sobre este tema asumió proporciones mundiales, y aunque alcanzó gran complejidad teórica, no se reflejó en la práctica debido a la existencia de diversas barreras políticas y económicas.

Para alcanzar su estado actual, en la conservación de áreas urbanas inicialmente hubo el interés por la conservación de los monumentos y su entorno (Carta de Atenas, Oficina Internacional de los Museos de la Sociedad de las Naciones, 1931), que luego se extendió a sitios urbanos y rurales considerados monumentos (Carta de Venecia, Icomos, 1964), y más tarde consideró también la necesidad de mantener en ellos a sus poblaciones originales (Declaración y Manifiesto de Ámsterdam, Consejo de Europa: 1975)¹.

Esa tendencia llegó a nuestros días destacando la importancia de la conservación de las variables materiales e inmateriales de los

¹ Las Cartas y Recomendaciones Nacionales e Internacionales traducen, de forma concisa, el pensamiento preservacionista mundial de algunos autores sobre el tema. Por medio de ellas se hace posible observar su evolución y las principales cuestiones con las que se relaciona.

sitios urbanos (concepto de lugar), iniciada por la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial (Unesco, 2003). Posteriormente, esa tendencia fue confirmada y difundida por medio de la Declaración de Quebec sobre la preservación del “spiritu loci” –espíritu del lugar– (Icomos, 2008), elemento fundamental en la caracterización de las áreas urbanas. Dicha declaración destacó que las “comunidades que habitan en el lugar, especialmente cuando se trata de sociedades tradicionales, deberían estar íntimamente asociadas a la protección de su memoria, vitalidad, continuidad y espiritualidad”².

En ese contexto cabe destacar la significativa y pionera contribución de Gustavo Giovannoni (1873-1943) que ya en los años treinta, según Choay (2001: 203), anticipó de “forma simultáneamente más simple y más compleja” las paradojas y dificultades que las diversas políticas de conservación de áreas urbanas europeas encararían a partir de los años sesenta³. Giovannoni destacó, entre otros aspectos, la importancia de comprender que esas áreas, portadoras de un “patrimonio urbano”, constituían al mismo tiempo monumentos y tejido vivos, y recomendó, por primera vez, la inclusión de esos “fragmentos urbanos antiguos” en un plan director, con el cual podrían relacionarse con la vida presente, mientras se mantuviera el “carácter social de la población” (Choay, 2001: 200).

Más tarde, Argan (2000: 104-105) corroboró esa premisa al destacar también como fundamental la necesidad de mantener el contenido social de las áreas urbanas históricas para dar continuidad a los procesos de formación y mantenimiento de las “formas antiguas”, él afirmó que “la conservación de los antiguos conjuntos arquitectónicos está ligada a la posible evolución histórica de la antigua función. La sustitución del antiguo contenido por uno nuevo, a su vez, conduciría rápidamente a la transformación radical y a la ruina de las formas antiguas”.

Entonces es posible deducir, de acuerdo con la práctica referida en la discusión, que los conjuntos arquitectónicos, las mallas urbanas, los usos y las apropiaciones del espacio, así como el modo de vida de sus respectivas y tradicionales poblaciones fueron un todo único,

Essa trajetória chegou aos nossos dias destacando a importância da preservação da resultante das variáveis materiais e imateriais manifestas nos sítios urbanos (conceito de lugar), iniciada pela Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial (Unesco, 2003). Mais tarde, essa tendência foi confirmada e expandida por intermédio da Declaração de Québec sobre a preservação do “spiritu loci” – espírito do lugar – (Icomos, 2008), elemento fundamental na caracterização de áreas urbanas. A citada Declaração destacou que as “(...) comunidades que habitam o lugar, especialmente quando se trata de sociedades tradicionais, deveriam estar intimamente associadas à proteção de sua memória, vitalidade, continuidade e espiritualidade”².

Cabe destacar, nesse contexto, a pioneira e significativa contribuição de Gustavo Giovannoni (1873-1943) que, já nos anos 1930, segundo Choay (2001: 203), antecipou de “forma simultaneamente mais simples e mais complexa” os paradoxos e dificuldades que as diversas políticas de conservação de áreas urbanas européias iriam encarar a partir dos anos 1960.³ Giovannoni destacou, dentre outros aspectos, a importância do entendimento que essas áreas, portadoras de um “patrimônio urbano”, constituíam, ao mesmo tempo, monumentos e tecidos vivos, recomendando pioneiramente a inclusão desses “fragmentos urbanos antigos” num plano diretor, sem o qual não poderiam se relacionar com a vida presente, mantendo-se, no entanto, o “caráter social da população” (Choay, 2001: 200).

Mais tarde, Argan (2000: 104-105), corroborou essa premissa, destacando também como fundamental a necessidade de se manter o conteúdo social de áreas urbanas históricas, visando dar continuidade aos processos de formação e manutenção das “formas antigas”, afirmando que “(...) a conservação dos antigos conjuntos arquitetônicos está ligada à conservação integral de seu conteúdo social; sua evolução está ligada à possível evolução histórica da antiga função. A substituição do velho conteúdo por um novo, por sua vez, conduziria rapidamente à transformação radical e à ruína das formas antigas”.

Torna-se possível assim deduzir, em face do estágio atingido pela discussão, que conjuntos arquitetônicos, malhas urbanas, usos e apropriações do espaço, assim como o modo de vida das suas respectivas e tradicionais populações formam um todo único, indivisível e carac-

2 El encuentro que originó la Declaración de Quebec (2008), fue antecedido por el de la ciudad brasileira Foz de Iguazú, que se realizó del 29 al 31 de mayo. El evento, de acuerdo a lo señalado en la exposición de motivos (encabezado) del documento conclusivo (Declaración de Foz de Iguazú) tuvo como principal objetivo “reflexionar sobre la noción de “espíritu del lugar”, tema central de la XVI Asamblea General del Icomos desarrollada en Quebec en octubre de 2008”.

3 Las ideas avanzadas de Gustavo Giovannoni no encontraron espacio en la Italia del fascismo, murió antes del fin oficial de la II Guerra Mundial, su relevante obra fue descubierta en la segunda mitad del siglo XX por varios autores interesados en el tema de la conservación urbana, entre ellos Françoise Choay. Aunque su producción fue relegada al ostracismo y se concentró en los años treinta, pudo influir en el debate en la época, especialmente en lo que definió el texto de la Carta de Atenas (1931).

2 O encontro que originou a Declaração de Québec (2008), foi antecedido por outro, ocorrido na cidade brasileira de Foz do Iguaçu, nos dias 29, 30 e 31 de maio. O evento, conforme explicitado no caput do documento conclusivo (Declaração de Foz do Iguaçu) teve como principal objetivo “(...) reflexionar sobre la noción de “Espíritu del Lugar”, tema central de la XVI Asamblea General del Icomos a desarrollarse en Québec en octubre de 2008”.

3 As avançadas idéias de Gustavo Giovannoni não encontraram espaço na Itália dominada pelo fascismo. Morreu antes do fim oficial da II Guerra Mundial, tendo sua relevante obra redescoberta na segunda metade do século XX, por vários autores relacionados ao tema da conservação urbana, inclusive Françoise Choay. Mesmo sendo relegada ao ostracismo sua produção, concentrada nos anos 1930, acabou por influenciar o debate na época, especialmente o que definiu o texto da Carta de Atenas (1931), oriunda de um encontro internacional do qual participou.

terístico que deve obrigatoriamente ser contemplado nas iniciativas de conservação. Para se propor ou avaliar criticamente uma intervenção de conservação urbana nos dias atuais, deve-se ter como referência teórica esses principais aspectos, balizadores da discussão internacional, além dos respectivos contextos político e econômico locais principalmente quando se tratam de áreas urbanas degradadas.

No entanto, apesar do expressivo avanço teórico, o que se observa frequentemente, em grande parte dos casos, como consequência da aplicação de planos de conservação de áreas urbanas é um indesejável fenômeno social denominado gentrificação. Ele é definido como uma forma de apropriação de determinadas áreas urbanas por “camadas afluentes e do capital privado, que o ‘requalificam’ concertadamente com outros atores, inclusive o poder público, criando uma situação de exclusão e especulação, convertendo espaços privilegiados remanescentes e degradados, em espaços de consumo de uma classe social ascendente”(Godet, 1999). Segundo Arantes (2000: 31), este fenômeno seria um tipo de resposta específica “da máquina urbana de crescimento a uma conjuntura histórica marcada pela desindustrialização e consequente desinvestimento de áreas urbanas significativas, a terciarização crescente das cidades, a precarização da força de trabalho remanescente e, sobretudo, a presença desestabilizadora de uma *underclass*⁴ fora do mercado”.

Conforme anteriormente citado, os preceitos teóricos lançados pela Declaração e Manifesto de Amsterdã (1975) consagraram a importância da manutenção de populações originais por meio da aplicação do conceito denominado “conservação urbana integrada”, como resposta à gentrificação⁵. Na época, a Europa possuía como paradigmas as duas experiências de conservação urbana ocorridas, quase que concomitantemente, nos anos 1960: a conservação do centro histórico de Bologna (Itália) e do bairro Le Marais (Paris, França). A primeira, ligada diretamente à formulação do conceito citado, foi encarada como ideal e socialmente mais justa, em relação à segunda experiência que significou o seu oposto⁶. Ambos os casos, na verdade, materializaram

indivisible y característico que se debe contemplar, obligatoriamente, en las alternativas de conservación. Actualmente, para proponer o evaluar críticamente una intervención de conservación urbana, deben tenerse como referencia teórica esos aspectos principales, característicos de la discusión internacional, además de los respectivos contextos políticos y económicos locales especialmente cuando se trata de áreas urbanas degradadas.

Sin embargo, a pesar del notorio avance teórico, lo que se observa frecuentemente en grande parte de los casos, como consecuencia de la aplicación de planes de conservación de áreas urbanas es el indeseable fenómeno social denominado gentrificación. Este fenómeno se define como una forma de apropiación de determinadas áreas urbanas por “capas poderosas y de capital privado, que lo “re-cualifican” de manera concertada con otros actores, incluso el poder público, con lo que se crea una situación de exclusión y especulación, que convierte espacios remanentes y degradados en espacios de consumo para una clase social ascendente (Godet, 1999). Según Arantes (2000: 31), este fenómeno sería un tipo de respuesta específica “de la máquina urbana de crecimiento a una coyuntura histórica marcada por la industrialización y consecuente disminución de la inversión en áreas urbanas significativas, la tercerización creciente de las ciudades la precarización de la fuerza de trabajo restante y, sobre todo, la presencia desestabilizadora de una *underclass*⁴ fuera del mercado”.

De acuerdo con lo anterior, los preceptos teóricos de la Declaración y Manifiesto de Ámsterdam (1975) consagran la importancia del mantenimiento de las poblaciones originales por medio de la aplicación del concepto de “conservación urbana integrada”, como respuesta a la gentrificación⁵. En la época, Europa poseía como paradigmas las dos experiencias de conservación urbanas ocurridas, casi al mismo tiempo, en los años sesenta: la conservación del centro histórico de Bolonia, Italia, y del barrio Le Marais, (París, Francia). La primera, ligada directamente a la formulación del concepto citado, fue reconocida como más justa ideal y socialmente, mientras que la segunda experiencia fue considerada su

4 William Julius Wilson (1993: 20), sociólogo, refere-se à população urbana pobre como a *underclass* (subclasse). O principal problema que enfrentam os membros da *underclass* é “o desemprego reforçado por um crescente isolamento social em um bairro pobre”. Eles não só padecem de menor nível sócio-econômico, escolaridade mínima e a falta de oportunidades, mas eles são mais vitimados pela falta de garantias e recursos da comunidade. A característica definidora da classe baixa é a ausência de oportunidades de trabalho associada à ausência de apoios sociais.

5 Jukka Jokilehto (1996: 70) destaca que as estratégias de conservação urbana integrada devem primar pela obrigatoriedade da compreensão da realidade histórica e social local, do seu significado, das demandas específicas de sua população e da disponibilidade de recursos, condicionando, consequentemente, a adoção de uma abordagem multidisciplinar que aproxima população e autoridades nos processos decisórios que visam uma avaliação realista dos problemas urbanos existentes.

6 A experiência de conservação do bairro parisiense Le Marais, desenvolvida a partir de 1967 até os anos 1970, primou pela profunda modificação física no seu tecido urbano e social, o que o transformou num valorizado centro de serviços, comércio e moradia (Cfr. Sampaio, 2007: p.2). Por outro lado, a conservação do centro histórico de Bologna ligou-se à experiência do urbanismo progressista italiano empreendida

4 William Julius, sociólogo, se refiere a la población urbana pobre como una *underclass* (subclase). El principal problema que enfrentan los miembros de la *underclass* es “el desempleo reforzado por un creciente aislamiento social en un barrio pobre”. No solo padecen de menor nivel socio-económico, mínima escolaridad y falta de oportunidades, sino que además son víctimas de la falta de garantías y recursos de la comunidad. La característica que define a la clase baja es la ausencia de oportunidades de trabajo asociada a la falta de apoyos sociales (Wilson, 1993: 20).

5 Jukka Jokilehto destaca que las estrategias de conservación urbana integrada deben asegurar la comprensión obligatoria de la realidad histórica y social local, de su significado, de las demandas específicas de su población y de la disponibilidad de recursos, condicionando, consecuentemente, la adopción de un abordaje multidisciplinar que aproxime a la población y las autoridades en los procesos de decisión que pretendan una evaluación realista de los problemas urbanos existentes (Jokilehto, 1996: 70).

opuesto⁶. Ambos casos materializan soluciones diferentes para un mismo problema urbano frecuente en las ciudades occidentales y agravado desde mediados del siglo pasado, que se caracteriza por el empobrecimiento económico de las áreas centrales y que por lo mismo desempeñaron, entre otras, la función del alojamiento barato accesible a la población de bajos ingresos, asimismo se empobreció su valor simbólico⁷.

Las experiencias de conservación urbana en los casos citados condujeron a una oposición entre la teoría, que presenta como prioridad la consideración de las poblaciones originales en los planes de conservación, y la práctica, que las desprecia debido a intereses económicos, los cuales parecen ser los vencedores en dicha oposición y en cada experiencia terminada. Es importante resaltar que hasta en la propia Bolonia, símbolo de la “conservación urbana integrada”, se presentan actualmente señales inequívocas de gentrificación⁸. En esta ciudad italiana, después de la década de los noventa se observó un aumento del sector terciario sofisticado y la expansión de universidades que produjeron un considerable aumento del precio de los inmuebles del área de intervención. Las residencias populares fueron transformadas en alojamientos estudiantiles o para profesores de las universidades. Las áreas bajas fueron ocupadas por restaurantes, bares, librerías, clubes de música y galerías de arte, servicios referidos a las actividades y la vida intelectual de la universidad. El centro histórico de la ciudad –uno de los más sofisticados de Italia– se expandió considerablemente durante las dos últimas décadas del siglo XX hacia las áreas residenciales populares recuperadas, lo que hizo inevitable el proceso de gentrificación (Zancheti, abril, 2007).

6 La experiencia de conservación del barrio parisense de Le Marais, desarrollada desde 1967 hasta los años setenta, se distinguió por la profunda modificación física de su tejido urbano y social, que lo transformó en un valorizado centro de servicios, comercio y vivienda (Cfr. Sampaio, 2007: 2). Por otro lado, la conservación del centro histórico de Bolonia se vinculó a la experiencia del urbanismo progresista italiano emprendida durante la administración del Partido Comunista Italiano –PCI–, en los años sesenta. Eso condujo a la preservación de su población original, predominantemente de bajos ingresos, que convivía con un proceso de deterioro progresivo del tejido urbano y social.

7 Cabe citar a Lefèbvre (1991: 3-6) cuando afirma que a pesar de “roídos por el tejido invasor o integrados en su trama, esos núcleos urbanos resistieron a transformarse, y continuaron siendo centros de vida urbana intensa. Las cualidades estéticas de esos antiguos núcleos desempeñaron un gran papel en su mantenimiento. Dichas áreas no solo contienen monumentos y sedes de instituciones, sino que también espacios adecuados para fiestas, desfiles, paseos, diversiones”.

8 Sin embargo, de acuerdo con Adriano La Regina (1982: 50), a pesar del “costo elevadísimo de los trabajos, muchas veces en detrimento de otras regiones de la Provincia y de la región de la Emilia-Romaña, de la cual Bolonia es la capital”, no hubo en Italia, hasta cerca de más de veinte años después de haber sido realizada, mejores soluciones. Las intervenciones reunieron esfuerzos contra la pobreza concentrada en el área central de la ciudad, “con problemas socio-económicos casi irremediables”.

soluções diferentes para um mesmo problema urbano recorrente nas cidades ocidentais – agravado a partir de meados do século passado –, caracterizado pelo esvaziamento econômico das áreas centrais que passaram a desempenhar, dentre outras funções, a de alojamento barato e, por isso, acessível às populações de baixa-renda, concomitantemente à permanência de seu valor simbólico⁷.

As experiências de conservação urbana a partir dos casos citados conduziram a um embate entre a teoria, que prega como prioridade, a consideração das populações originais nos planos de conservação, e a prática, que as despreza em detrimento de interesses econômicos. Esses últimos parecem, a cada experiência ocorrida, vencer este embate. Cabe destacar que a própria Bolonia, símbolo da “conservação urbana integrada”, apresenta, nos dias atuais, sinais inequívocos de gentrificação⁸. Na cidade italiana, após a década de 1990, observou-se um aumento do setor terciário sofisticado e a expansão da universidade que provocaram o crescimento considerável do preço dos imóveis na área de intervenção. As residências populares foram transformadas em alojamentos estudantis ou de professores das universidades. As áreas térreas foram ocupadas por restaurantes, bares, livrarias, clubes de música, galerias de arte, serviços ligados às atividades e a vida intelectual da universidade. O centro histórico da cidade – um dos mais sofisticados da Itália – expandiu-se consideravelmente nas duas últimas décadas do século XX, em direção às áreas residenciais populares recuperadas, tornando inevitável o processo de gentrificação (Zancheti, abril, 2007).

Trata-se de uma questão preponderantemente ente política relacionada à gestão das cidades mundiais voltada, cada vez mais e infelizmente, ao objetivo de expandir e diversificar as benesses urbanas voltadas a corresponder às crescentes demandas provenientes das classes socialmente privilegiadas. Nesse sentido, observa-se que as experiências de conservação urbana mundiais passaram a se ligar às estratégias de *marketing* cultural e aos empreendimentos turísticos, identificados com a competição entre cidades que foi instaurada sob

durante a administração do Partido Comunista Italiano – PCI, nos anos 1960. Essa conduziu à manutenção da sua população original, predominantemente de baixa renda, que convivía com um processo de deterioração progressivo do tecido urbano e social.

7 Cabe citar Lefèbvre (1991: 3-6) quando observa que apesar de “roídos pelo tecido invasor ou integrados na sua trama”, esses núcleos urbanos resistiram ao se transformarem, continuando a ser centros de vida urbana intensa. As qualidades estéticas desses antigos núcleos passaram a desempenhar um grande papel na sua manutenção. Essas áreas não contêm apenas monumentos, sedes de instituições, mas também espaços apropriados para as festas, para os desfiles, passeios, diversões”.

8 No entanto, conforme afirma Adriano La Regina (1982: 50), apesar do “custo elevadíssimo dos trabalhos, muitas vezes em detrimento de outras regiões da Província e da Região da Emilia-Romana, da qual Bologna é capital”, não houve na Itália, até cerca de mais de vinte anos após ter sido realizada, soluções melhores. As intervenções reuniram esforços no combate à pobreza concentrada na área central da cidade, “com problemas sócio-económicos quase insolúveis”.

os efeitos globalizantes de uma economia mundial apoiada em princípios neoliberais.

O Estado cada vez mais privatizado passou a priorizar sobremaneira os interesses corporativos, abrindo mão daqueles exclusivamente de sua responsabilidade, que se relacionam à garantia de condições mínimas de reprodução da força de trabalho, capazes de garantir a estabilidade social (Cfr. Abreu, 1987: 16). Com relação a esse aspecto, cabe citar Ana Clara Torres Ribeiro (2009: 22-23) quando destaca, no âmbito do planejamento das cidades latino-americanas, as “apropriações estratégicas da materialidade construída em momentos históricos anteriores”, como um dos elementos que compõem o planejamento das urbes, em face da reestruturação produtiva demandada pelos fluxos econômicos que organizam a atual fase do capitalismo. Segundo a autora, essa nova ordem imposta “recusa a singularidade dos lugares, as memórias, as estratégias e táticas de sobrevivência das camadas populares”, que compõem uma trama intimamente ligada à materialidade dos lugares. Sem ela, não existe urbanidade, apenas “artificialismo, isto é, o cenário desejado pelas grandes corporações, pelos proprietários dos meios de comunicação e pelos donos de *griffe*. O novo modelo de cidade global, caracterizada pelo artificialismo, “tem sido cuidadosamente confeccionado pelo novo economicismo, através de vínculos operacionais entre economia, política e cultura”.

Paola Jacques (2000: 2-4), considera que o atual momento caracteriza uma espécie de crise do conceito de cidade que conduziu a duas vertentes teóricas conflituosas: o congelamento urbano (cidade – museu e patrimonialização) e a urbanização generalizada (cidade genérica)⁹. Segundo a autora, a virada dos séculos XX para o XXI, foi pautada pela convivência entre as duas vertentes, caracterizando uma crise que conduziu, respectivamente, ao embate entre as idéias de “urbanização generalizada” e a de “congelamento urbano”. Especialmente a primeira corrente (cidade – museu e patrimonialização) priorizou a “preocupação” com as culturas pré-existentes, preconizando a “petrificação” ou os “pastiches do espaço urbano”. Cidades e bairros históricos - quando não isolados e deteriorados - passaram a integrar planos turísticos voltados à lucratividade das empresas que os conceberam. A conservação da memória urbana, como instrumento de inserção social e de fortalecimento das identidades coletivas de comunidades urbanas, passou a ocupar posição secundária. Falsificações, gentrificação e museificação são algumas das questionáveis consequências, materiais e sociais, obtidas como resultado concreto em grande parte das iniciativas de conservação de bairros e cidades históricas no mundo.

Se trata de una tendencia predominantemente política relacionada con la gestión de las ciudades mundiales dirigida, infelizmente y cada vez más, al objetivo de expandir y diversificar los beneficios urbanos para responder a las crecientes demandas de las clases sociales privilegiadas. En ese sentido se observa que las experiencias de conservación urbanas mundiales se vincularon a las estrategias de marketing cultural y a los emprendimientos turísticos, que se identifican con la competencia entre ciudades instaurada bajo los efectos globalizadores de una economía mundial apoyada en principios neoliberales.

El Estado cada vez más privatizado se dedicó a priorizar los intereses corporativos y desatendió aquellos que son de su exclusiva responsabilidad, que se relacionan con la garantía de las condiciones mínimas de reproducción de la fuerza de trabajo, capaces de garantizar la estabilidad social (Cfr. Abreu, 1987: 16). En relación con este aspecto, Ana Clara Torres Ribeiro (2009: 21-23) resalta, en el ámbito de la planeación de las ciudades latinoamericanas, las “apropiaciones estratégicas de la materialidad construida en momentos históricos anteriores” como uno de los elementos que componen el planeamiento de las urbes, de cara a la reestructuración productiva demandada por los flujos económicos que organizan la fase actual del capitalismo. Según la autora, ese nuevo orden impuesto “rechaza la singularidad de los lugares, las memorias, las estrategias y tácticas de sobrevivencia de las capas populares”, que componen una trama íntimamente ligada a la materialidad de los lugares. Sin ella no existe urbanidad, solo “artificialidad”, es decir, el escenario deseado por las grandes corporaciones, por los propietarios de los medios de comunicación y por los dueños de marcas. El nuevo modelo de ciudad global, caracterizado por lo artificial, “ha sido cuidadosamente confeccionado por el nuevo economicismo, a través de vínculos operacionales entre economía, política y cultura”.

Paola Jacques (2000: 2-4) considera que el actual momento caracteriza una especie de crisis en el concepto de ciudad que condujo a dos vertientes teóricas en conflicto: el congelamiento urbano (ciudad-museo y patrimonio) y la urbanización generalizada (ciudad genérica)⁹. Según la autora, el paso del siglo XX al XXI, estuvo pautado simultáneamente por dos vertientes que caracterizaron una crisis que condujo, respectivamente, a la oposición entre las ideas de “congelamiento urbano” y de “urbanización generalizada”. Especialmente la primera corriente (ciudad-museo y patrimonio) priorizó la preocupación por las culturas pre-existentes, exaltando la “petrificación” o los “pastiches del espacio urbano”. Ciudades y barrios históricos –que no estaban aislados ni deteriorados– integraron planes turísticos dirigidos a lucrar a las empresas que los conciben. La conservación de la memoria urbana como instrumento de inserción social y de fortalecimiento de

9 A vertente neomodernista, (...) outra denominação dada à vertente pela autora, se apropriou de alguns dos princípios racionalistas, materializados nas idéias da corrente modernista, sem, no entanto, considerar a preocupação social utópica original dos primórdios do movimento.

9 La vertiente neomodernista, otra denominación dada a la vertiente por la autora, se apropió de algunos de los principios racionalistas, materializados en las ideas de la corriente modernista, sin, a pesar de eso, considerar la utópica preocupación social original de los principios del movimiento.

las identidades colectivas de comunidades urbanas, ocupó un lugar secundario. Falsificaciones, gentrificación y “museificación” son algunas de las cuestionables consecuencias, materiales y sociales, obtenidas como resultado concreto en gran parte de las iniciativas de conservación de barrios y ciudades históricas en el mundo.

El caso de la conservación del tradicional barrio del Pelourinho, en la ciudad de Salvador, se transformó en ejemplo ilustrativo, en Brasil, de la actual tendencia de la gestión de las ciudades asociada a la cultura. Según las justificaciones oficiales del gobierno del estado de Bahía, la intervención tuvo la idea de “rehabitar”¹⁰ sectores del barrio, lo que generó una verdadera operación de expulsión de la población original pobre radicada en el lugar hacía varias décadas. En ese sentido se hicieron demoliciones, reconstrucciones, se desocuparon interiores de cuadras con el fin de crear nuevos espacios abiertos y se montó un gran espectáculo publicitario que dio una nueva imagen al barrio, vinculando al gobierno con las preocupaciones por la cultura bahiana por medio del turismo. Por un lado, el barrio tradicional de Bahía ganó en la dinámica de uso a través de la difusión de actividades de comercio y servicios, por otro, el patrimonio material sufrió daños irreparables debido a las rupturas administrativas y formales observadas en las demoliciones innecesarias, “falsificaciones” y toda una gama de artificios arquitectónicos dirigidos a la construcción de formas banales. Una simple recreación del patrimonio edificado que configuró, según Ramón Gutiérrez (2004: 31-32) “una verdadera farsa cultural”.

Otília Arantes (2000: 11-70) añade al contexto de la conservación urbana, la estrategia de utilización de “emprendimientos ancla”, es decir, grandes proyectos de edificaciones de uso cultural, considerados como elementos que impulsan la requalificación de áreas urbanas degradadas. Los resultados de esta estrategia han sido bastante cuestionables, se ha mostrado eficiente para la industria turística y los negocios de la cultura y del *city marketing*, sin embargo, muy poco eficiente para atender las necesidades de las comunidades locales. Como ejemplo cita el caso de la construcción del Museo Guggenheim en la ciudad de Bilbao, rechazada por el 70% de la población de la ciudad (Arantes, 2001: 174-152). Por otra parte, la edificación, construida en la zona portuaria (área ambientalmente degradada), fue capaz de proyectar la ciudad mundialmente a través de los medios de comunicación, con lo que atrajo gran número de turistas nacionales e internacionales.

En este contexto, Arantes (2001: 174-152) denomina “fatales” las estrategias que se aprovechan de la cultura para hacer gestiones urbanas de la manera en que actualmente son realizadas. Lo que caracteriza el actual momento urbanístico a escala mundial es una forma única

O caso da conservação do tradicional bairro do Pelourinho, na Cidade de Salvador, transformou-se, no Brasil, em exemplo ilustrativo da atual tendência da gestão das cidades associada à cultura. Segundo justificativas oficiais do governo do Estado da Bahia, a intervenção teve o intuito de “reabilitar”¹⁰ trechos do bairro baiano o que condicionou uma verdadeira operação de expulsão da sua população original pobre, em muitos casos, há várias décadas domiciliada no local. Nesse sentido, foram produzidas demolições, reconstruções, esvaziamentos de interiores de quadras com o objetivo de criar novos espaços abertos e uma verdadeira montagem de um grande espetáculo publicitário que deu uma nova imagem ao bairro, ligando o governo às preocupações com a cultura baiana por meio do turismo. Se por um lado, o tradicional bairro baiano ganhou em dinâmica de uso, através da difusão de atividades ligadas ao comércio e aos serviços, por outro, o patrimônio material sofreu danos irreparáveis, face às rupturas administrativas e formais observadas nas demolições desnecessárias, “falsificações” e toda uma gama de artificios arquitetônicos voltados à construção de formas banales. Uma simples recriação do patrimônio edificado, configurando, segundo Ramón Gutiérrez, (2004: 31-32) “uma verdadeira farsa cultural”.

Otília Arantes (2000: 11-70), acrescenta ao contexto da conservação urbana, a estratégia de utilização de “emprendimentos âncora”, isto é, grandes projetos de edificações com uso cultural, considerados como elementos alavancadores da “requalificação” de áreas urbanas degradadas. Essa estratégia tem revelado resultados bastante questionáveis, tendo-se mostrado bastante eficiente para a indústria turística e os negócios que envolvem a cultura e o *city marketing* das cidades, porém, muito pouco para o atendimento dos interesses das comunidades locais. Como exemplo, cita o caso da construção do Museu Guggenheim, na cidade de Bilbao, desaprovada por 70% da população da cidade (Arantes, 2001: 174-152). A edificação, implantada na zona portuária (área ambientalmente degradada) foi capaz de projetar mundialmente a cidade por intermédio da mídia, atraindo um número expressivo de turistas nacionais e internacionais.

Sob esse contexto, Arantes (2001: 174-152) denomina de “fatais” as estratégias que lançam mão da cultura nas gestões urbanas, da maneira como são atualmente executadas. O que caracteriza o atual momento urbanístico mundial é uma forma única de gestão urbana, denominada por ela como “pensamento único das cidades”. Este ronda “as cidades em desenfreada competição pelo financiamento escasso no sistema financeiro mundial, e por isso mesmo compartilha do a revela das preferências político-ideológicas dos administradores

10 El término atribuye connotación peyorativa al tejido pre-existente. Según Aurélio Buarque de Holanda (1975) poseía, entre otros significados, el de (2) Restituir a la estima pública o particular; regenerar. (3) Restituir a la normalidad, la convivencia social o de actividades profesionales; recuperar y readquirir la estima pública o particular.

10 O termo atribui conotação pejorativa ao tecido pré-existente. Segundo Aurélio Buarque de Holanda (1975) ele possui, dentre outros significados, o de (2) - Restituir à estima pública ou à particular; regenerar: (3). Restituir à normalidade do convívio social ou de atividades profissionais; recuperar e readquirir a estima pública ou particular.

de turno”. O fenômeno é caracterizado pelo casamento entre os interesses econômicos da cultura e as alegações culturais do comando econômico.

Em face dos exemplos práticos de conservação urbana, observam-se, quando muito, em projetos voltados a esse fim, propostas de mecanismos mitigadores dos impactos sociais provenientes da conservação urbana, especialmente a gentrificação. A almejada conjugação entre interesses das comunidades originais e do Estado, preconizada pela “conservação urbana integrada”, parece a cada dia perecer, sob um bombardeio de imagens, discursos políticos, novas terminologias e mega projetos criados para responder às demandas impostas por interesses relacionados a grupos sociais minoritários das cidades. Essa direção assumida pela maior parte dos projetos de conservação urbana agrava o quadro de separação social, contribuindo mais negativa do que positivamente para o contexto social das cidades. Este cenário sombrio nos remete ao tão oportuno quanto dramático questionamento feito por Ramón Gutiérrez (1989: 34) acerca da conservação urbana: “Será justo termos que optar entre patrimônio ou pessoas?”

1.1 – Sobre as terminologias

Torna-se também relevante, sublinhar, no contexto da discussão teórica sobre o tema da conservação do patrimônio cultural uma importante questão: a terminologia. O presente texto se baseará nas orientações fornecidas pela Carta de Burra (Icomos, 1980), documento que materializou esforços mundiais realizados no sentido de unificar as terminologias e conceitos relacionados ao tema. Ao adotá-lo como referência, assume-se, naturalmente, uma posição crítica em relação às demais terminologias surgidas, principalmente, ao longo dos anos 1980 e 1990, momento em que surge uma infinidade de nomenclaturas dotadas do prefixo “re”, associadas às intervenções de conservação urbana.

A partir desse período, tornou-se usual a utilização de terminologias como “reabilitação”, “revitalização”, “requalificação”, dentre outras, que dificultam mais do que facilitam o entendimento das reais intenções de propostas de conservação. Lélia Vasconcellos e Cristina Mello (2006: 64) destacam que as várias nomenclaturas implicam numa verdadeira mixórdia de conceitos, reafirmada pelo poder público que “parece colaborar para essa confusão, legitimando novos termos, para manter o privilégio de definir quais culturas serão selecionadas e valorizadas, associando o tipo de intervenção ao *marketing* político”.

Existe um verdadeiro conflito de interesses nesses tipos de iniciativas, caracterizado de um lado pelos interesses das comunidades locais, e de outro, pelos das grandes corporações, representadas pelo Estado. Arantes (2000: 11-70) destaca que por trás das “boas intenções” de propostas de intervenção em áreas degradadas, enunciadas por planejamentos estratégicos, existe o propósito de uma “gentrifi-

de gestión urbana que ella denomina como “pensamiento único de las ciudades”. Éste enfrenta a “las ciudades en una competencia desenfadada por el escaso financiamiento en el sistema financiero mundial, y por eso mismo comparte la rebeldía de las preferencias político-ideológicas de los administradores de turno”. Este fenómeno se caracteriza por la unión entre los intereses económicos de la cultura y las justificaciones culturales de los mandatos económicos.

Respecto a los ejemplos prácticos de conservación urbana en muchos proyectos se proponen mecanismos para mitigar los impactos sociales de este tipo de intervención, especialmente el de la gentrificación. La ansiada conjunción entre los intereses de las comunidades originales y los intereses del Estado, que predica la “conservación urbana integrada”, parece desaparecer cada día bajo un bombardeo de imágenes, discursos políticos, nuevas terminologías y mega proyectos creados para responder a las demandas impuestas por intereses de grupos sociales minoritarios de las ciudades. Esa dirección asumida por la mayor parte de los proyectos de conservación urbana agrava el cuadro de separación social y contribuye más negativa que positivamente al contexto social de las ciudades. Este sombrío escenario nos remite al tan oportuno como dramático cuestionamiento realizado por Ramón Gutiérrez (1989: 34) “¿Será justo que tengamos que decidir entre el patrimonio y las personas?”

1.1 Sobre las terminologías

Resulta importante subrayar en el contexto de las discusiones teóricas sobre el tema de la conservación del patrimonio cultural una importante cuestión: la terminología. El presente texto se basará en las orientaciones de la Carta de Burra (Icomos, 1980), documento que materializó los esfuerzos mundiales realizados en el sentido de unificar la terminología y los conceptos relacionados con el tema. Al adoptar este documento como referencia, se asume, naturalmente, una posición crítica en relación a los términos surgidos, principalmente, a lo largo de las décadas de 1980 y 1990, cuando aparece una infinidad de nomenclaturas con el prefijo “re” asociadas a las intervenciones de conservación urbana.

A partir de este periodo se hizo usual el uso de términos como “rehabilitación”, “revitalización”, “recualificación”, entre otros, que más que facilitar, dificultan la comprensión de las intenciones reales de las propuestas de conservación. Lélia Vasconcellos y Cristina Mello (2006: 64) destacan que las diferentes nomenclaturas implican una verdadera mezcla de conceptos, reforzada por el poder público que “parece colaborar con la confusión, legitimando nuevos términos, para mantener el privilegio de definir cuáles culturas serán seleccionadas y valoradas, asociando el tipo de intervención al *marketing* político”.

Existe un verdadero conflicto de intereses en este tipo de iniciativas caracterizadas, por una parte, por los intereses de las comunidades locales, y por otra, por los de las grandes corporaciones, representadas por el Estado. Arantes (2000: 11-70) destaca que detrás de las “buenas intenciones” de propuestas de intervención en áreas degradadas, enunciadas por planteamientos estratégicos, existe el propósito de una

“gentrificación estratégica” disimulado por términos repletos de prefijos “re”. Dichos términos esconden en la similitud de sus significados un “sentido original de invasión y reconquista, inherente al retorno de las capas poderosas al corazón de las ciudades” (Arantes, 2000: 31).

Por eso, con base en la Carta de Burra, se cita la definición del término conservación, adoptada en el presente texto. El documento citado la define de la siguiente manera:

Los cuidados que deben brindarse a un bien para preservar aquellas características que tengan un significado cultural. De acuerdo con las circunstancias, la conservación implicará o no la preservación o la restauración, además del mantenimiento; podrá, igualmente, incluir obras mínimas de reconstrucción o adaptación que atiendan necesidades y exigencias prácticas (Cfr. Cury, 2004: 247-248)¹¹.

De ese modo, el término conservación incluye toda acción continua o eventual que viabilice la permanencia de patrimonio. Esas acciones pueden asumir diferentes niveles, desde el mantenimiento hasta la restauración, entre otras, juzgadas como necesarias y debidamente previstas en los planes de conservación de bienes culturales, especialmente las áreas urbanas. Así se explica el término “conservación urbana integrada”, anteriormente citado, que consiste en un vasto abanico de modalidades de acciones dirigidas a la conservación de áreas urbanas que considera los recursos administrativos, financieros y técnicos puestos a disposición por el Estado.

Frente a esa importante cuestión terminológica, se observa que los textos oficiales relacionados con el Proyecto Puerto Maravilla utilizan, de forma reiterada, el término “revitalizar”. Es importante observar el sentido de vitalizar: “restituir la vida a”, “revigorizar”. Revitalizar tendría el sentido de “volver a vitalizar; inyectar nueva vida o nuevo vigor”.

En el caso de “revitalizar”¹² áreas urbanas, se parte del principio según el cual éstas están muertas o semi-muertas, por lo que es necesario restituirles la vida, nuevamente. En el significado del término, el *modus vivendi* local, de la manera como se presenta en el momento, poco o nada es considerado (Cfr. Arantes, 2001; Ribeiro, 2009). Lélia Vasconcelos y María Cristina Mello (2006: 63) observan que los términos “re” enuncian una estrategia “que considera (o finge considerar) la inclusión del tiempo en un análisis del espacio”, proponiendo una “referencia explícita a las preexistencias”. Se intenta

cação estratégica” escamoteada por terminologías repletas de “res”. Essas terminologías escondem em seus semelhantes significados um “sentido original de invasão e reconquista, inerente ao retorno das camadas afluentes ao coração das cidades” (Arantes, 2000: 31).

Em função disso, com base na Carta de Burra, torna-se importante destacar a definição da terminologia *conservação*, adotada no presente texto. O citado documento a definiu como sendo:

Os cuidados a serem dispensados a um bem para preservar-lhe as características que apresentem uma significação cultural. De acordo com as circunstâncias, a conservação implicará ou não a preservação ou a restauração, além da manutenção; ela poderá, igualmente, compreender obras mínimas de reconstrução ou adaptação que atendam às necessidades e exigências práticas (Cfr. Cury, 2004: 247-248)¹¹.

Entende-se assim, que a terminologia *conservação* abrange toda e qualquer ação contínua ou episódica que viabilize a permanência de patrimônios. Essas ações podem assumir diversos níveis, desde a manutenção até a restauração, dentre outras, julgadas necessárias e devidamente previstas nos planos de conservação de bens culturais, especialmente as áreas urbanas. Explica-se assim a terminologia “conservação urbana integrada”, anteriormente citada, que consiste de um vasto leque de modalidades de ações voltadas à conservação de áreas urbanas que considera os recursos administrativos, financeiros e técnicos disponibilizados pelo Estado.

Em face dessa importante questão terminológica, observa-se que os textos oficiais relacionados ao Projeto Porto Maravilha utilizam-se, de forma recorrente, da terminologia “revitalizar”. É importante observar que o sentido de vitalizar é “restituir a vida a”; “revigorar”. Revitalizar teria o sentido de “tornar a vitalizar; insuflar nova vida ou novo vigor”.

No caso de “revitalizar”¹² áreas urbanas, parte-se do princípio de que elas estão mortas ou semi-mortas, sendo necessário restituir-lhes a vida, novamente. No significado da terminologia, o *modus vivendi* local, da maneira como se apresenta no momento, é pouco ou nada considerado (Cf. Arantes, 2001. Ribeiro, 2009). Lélia Vasconcelos e Maria Cristina Mello (2006: 63) observam que as terminologias dotadas de “re” enunciam uma estratégia_“que considera (ou finge considerar) a inclusão do tempo na análise do espaço”, propondo uma “referência explícita às preexistências”. Tenta-se, de forma implícita,

11 Al contrario de la Carta de Burra (Icomos, 1980), la Carta de Rehabilitación Urbana Integrada (Carta de Lisboa. 1995) es un documento que “consagra” esa tendencia de términos “re” que se presenta en el campo de la conservación del patrimonio cultural.

12 Según el diccionario electrónico de la lengua de autoría de Antonio Houaiss (2001, versión 1.0): “volver a vitalizar; insuflar nueva vida o nuevo vigor en”.

11 Em contraposição à Carta de Burra (Icomos - 1980), a Carta de Reabilitação Urbana Integrada (Carta de Lisboa - 1995) é um documento que “consagra” essa avalanche de terminologias “re” que ocorre no campo da conservação do patrimônio cultural.

12 Segundo o dicionário eletrônico da língua portuguesa de autoria de Antônio Houaiss (2001, versão 1.0): “tornar a vitalizar; insuflar nova vida ou novo vigor em”.

promover com isso, uma volta artificial a um passado de forma que se apresente livre de suas tensões características, restando apenas os seus atributos encarados como positivos. Essa postura embasa intervenções que realçam apenas o caráter físico e funcional do sítio, apontando para intervenções cenográficas definidas por Arantes (2001: 125) como “uma verdadeira consagração da eternidade da cena – bem polida, limpa, enfeitada, transformada ela mesma em museu”.

2. A construção do espírito do lugar da “zona portuária” da cidade do Rio de Janeiro

2.1. Breves considerações relacionadas ao conceito de lugar

Tendo em vista a trajetória mundial da discussão relacionada aos aspectos da conservação do patrimônio cultural, anteriormente citada, faz-se necessária uma breve abordagem de alguns aspectos teóricos identificados com o conceito de *lugar*, a fim de facilitar a compreensão da trajetória que marcou a “construção” do lugar zona portuária.

Ao imaginarmos uma cidade, bairro ou simplesmente uma rua, vem-nos a mente um espaço fisicamente finito e mensurável, composto por conjunto de edificações, fachadas, logradouros, texturas, cores, dentre outros elementos de natureza física. No entanto, os processos humanos de percepção e registro desses espaços apontam para variáveis mais complexas, identificadas com a fenomenologia da percepção humana que inclui elementos de natureza imaterial. Nesse sentido, Argan ([1984] 1992: 215-216), calcado nos estudos de Alexander e Lynch, percebeu uma diferença crucial entre espaço e ambiente urbano, afirmando que o segundo é aglutinador de valores imateriais, oriundos do “conjunto de relações e interações entre a realidade psicológica e a realidade física”, não admitindo, portanto, nenhum tipo de definição racional ou geométrica.

Este caminho metodológico voltado à consideração de aspectos associados à fenomenologia da percepção e ao registro de áreas urbanas associados aos seus elementos materiais e imateriais também embasou o pensamento de Norberg-Schulz, na obra intitulada *Genius Loci* (1984: 5-23)¹³. Nela, o autor definiu *lugar* como um conceito significativamente mais abrangente que os de espaço e de ambiente. Sendo assim, a partir da indagação “O que significa para nós a palavra lugar?”, Norberg-Schulz responde que:

13 Norberg-Schulz em sua obra se vale também das contribuições teóricas do filósofo alemão Martin Heidegger (1889-1976), especialmente os conceitos de habitar e construir desenvolvidos nos ensaios intitulados “Construir, habitar, pensar” e “A Coisa” (Heidegger, 2001: 125 – 164).

promover con eso, de forma implícita, un retorno artificial al pasado de forma que parezca libre de sus tensiones características, dejando solo sus características positivas. Esa postura se basa en intervenciones que resaltan el carácter físico y funcional del sitio, dirigidas hacia intervenciones escenográficas definidas por Arantes (2001: 125) como “una verdadera consagración de la eternidad de la escena –bien pulida, limpia, adornada, transformada en museo”.

2. La construcción del espíritu del lugar de la “zona portuaria” de la ciudad de Río de Janeiro

2.1 Breves consideraciones relacionadas con el concepto de lugar

Teniendo en cuenta la trayectoria mundial de la discusión relacionada con la conservación del patrimonio cultural, anteriormente citada, se hace necesario un breve abordaje de algunos aspectos teóricos identificados con el concepto de lugar, con el fin de facilitar la comprensión del proceso que determinó la “construcción” del lugar de la zona portuaria.

Al imaginarnos una ciudad, un barrio o simplemente una calle, viene a nuestra mente un espacio físicamente finito y mesurable, compuesto por un conjunto de edificaciones, fachadas, espacios públicos, texturas, colores, entre otros elementos de naturaleza física. Sin embargo, los procesos humanos de percepción y registro de esos espacios se refieren a variables más complejas, identificadas con la fenomenología de la percepción humana que incluye elementos de naturaleza inmaterial. En ese sentido Argan ([1984] 1992: 215-216), basado en los estudios de Alexander y Lynch, notó una diferencia crucial entre espacio y ambiente urbano, y afirmó que el segundo es aglutinador de valores inmateriales, oriundos del “conjunto de relaciones e interacciones entre la realidad psicológica y la realidad física”, y no admitió, por tanto, ningún tipo de definición racional o geométrica.

Este camino metodológico, interesado en la consideración de aspectos asociados a la fenomenología de la percepción y al registro de áreas urbanas asociadas a sus elementos materiales e inmateriales también ocupó el pensamiento de Norberg-Schulz, en la obra titulada *Genius Loci* (1984: 5-23)¹³. En ella el autor define lugar como un concepto significativamente más amplio que los de espacio y ambiente. Entonces, a partir de la pregunta “¿Qué significa para nosotros la palabra lugar?”, Norberg-Schulz responde que:

13 Norberg-Schulz se vale de las contribuciones teóricas del filósofo alemán Martin Heidegger (1889-1976) en su obra, especialmente en los conceptos de habitar y construir desarrollados en los ensayos titulados “Construir, habitar, pensar” y “La cosa” (Heidegger, 2001: 125-164).

Obviamente comprendemos algo más que una localización abstracta. Comprendemos una totalidad hecha de cosas concretas que tienen sustancia material, como forma, textura y color. Esas cosas juntas determinan un “medio característico”, el cual es la esencia del lugar. En general un lugar es definido por un carácter o ‘atmósfera’. Un lugar es por lo tanto, un fenómeno ‘total’ cualitativo, el cual no podemos reducir a cualquiera de esas propiedades, por ejemplo a las relaciones espaciales, sin perder de vista su naturaleza concreta (Norberg-Schulz, 1984: 5-6).

Norberg-Schulz (1984) se apoya en el pensamiento de Heidegger (2001: 125-126), que destacó la capacidad humana como “construcción” de relaciones sensoriales pretendiendo la “habitación” de los lugares. Heidegger afirma que el habitar viene de la naturaleza humana, determina el desarrollo del sentido de pertenencia y familiaridad con un determinado lugar, que se expresa en la idea de “estar en casa”. La topofilia proviene del habitar, y es lo que da origen a los esfuerzos de comunidades urbanas por conservar sitios históricos y monumentos, defendiéndolos contra aspectos considerados amenazantes y capaces de desfigurar esa querida sensación de pertenencia que proporciona el habitar.

Esta línea teórica condujo a la formación del concepto contemporáneo de percepción y registro espacial que son generados a partir de elementos tangibles y resultan en contextos intangibles. Norberg-Schulz (1984: 6-8) concluye así, que cada lugar posee un determinado carácter o “atmósfera”, por lo que es, entonces, un “fenómeno cualitativo total”, que no puede ser reducido a las relaciones espaciales o a las descripciones arquitectónicas. Es la “totalidad cualitativa de una naturaleza compleja”, aquello que determina el espíritu que diferencia un lugar determinado de otros en una ciudad. De ahí que los espacios, a partir de la interacción humana, pasan a ser “detentores de cualidades”, y por eso se diferencian y son percibidos como un lugar “delimitado dentro del espacio mayor que constituye el todo de la ciudad” (Castello, 2007: 12-13). Cada lugar de la ciudad adquiere características particulares de acuerdo a sus procesos históricos de ocupación que generan un marco físico y social compuesto por determinados tipos de edificios, de malla urbana y de procesos típicos de apropiación del espacio.

Con base en las referencias teóricas abordadas, serán identificados y analizados preliminarmente algunos de los aspectos históricos principales relacionados con la ocupación urbana de la zona portuaria de la ciudad de Río de Janeiro y de sus barrios limítrofes (Saúde, Gamboa y Santo Cristo), con lo que se pretende una evaluación crítica de los posibles impactos futuros que podrían generarse a partir de la implementación del Proyecto Puerto Maravilla.

2.2. La construcción de la zona portuaria

El desarrollo de las actividades portuarias en la zona ocurrió a partir del siglo VIII, su principal justificación fue su localización litoral, estratégicamente situada en un lugar “cerca, pero fuera del Centro” (Rabha, 1994: 63). Este hecho es reforzado por una geografía privilegiada caracterizada por “ensenadas que gozaban de buenos fondeaderos, más

Obviamente nós compreendemos algo mais que uma localização abstrata. Nós compreendemos uma totalidade feita de coisas concretas que têm substância material, como forma, textura e cor. Juntas essas coisas determinam um ‘meio característico’, o qual é a essência do lugar. Em geral, um lugar é definido por um caráter ou ‘atmosfera’. Um lugar é, portanto um qualitativo, fenômeno ‘total’, o qual não podemos reduzir a qualquer dessas propriedades, tais como, relações espaciais, sem perder sua natureza concreta de vista (Norberg-Schulz, 1984: 5-6).

Norberg-Schulz (1984) se apóia no pensamento de Heidegger (2001: 125-126), que destacou a capacidade humana de “construção” de relações sensoriais visando a “habituação” de lugares. Heidegger afirma que o *habitar* advém da natureza humana, determinando o desenvolvimento do sentido de pertencimento e familiaridade a um determinado *lugar*, enunciado pela idéia de “estar em casa”. A topofilia decorre do *habitar* originando os esforços de comunidades urbanas realizados no sentido de conservar sítios históricos e monumentos, defendendo-os contra aspectos considerados ameaçadores e capazes de desfigurar essa cara sensação de pertencimento proporcionada pelo *habitar*.

Esta linha teórica conduziu a formação do conceito contemporâneo de percepção e registro espacial que são gerados a partir de elementos tangíveis e resultam em contextos intangíveis. Norberg-Schulz (1984: 6-8) conclui assim, que cada lugar possui um determinado caráter ou “atmosfera”, sendo, portanto, um “fenômeno qualitativo total”, o qual não se pode reduzir a apenas relações espaciais ou descrições arquitetônicas. Ele é a “totalidade qualitativa de uma natureza complexa”, aquele que determina o espírito que diferencia um determinado lugar de outros de uma cidade. Entende-se assim, que os espaços, a partir da interação humana, passam a ser “detentores de qualidades” e, por isso, diferenciados e percebidos como um lugar “delimitado dentro do espaço maior que constitui o todo da cidade” (Castello, 2007: 12-13). Cada lugar de uma cidade adquire características próprias em função de seus processos históricos de ocupação que resultam em um arcabouço físico e social composto por determinados tipos de prédios, de malha urbana e de processos típicos de apropriação de espaços.

Tendo por base a referência teórica abordada, serão preliminarmente identificados e analisados alguns dos principais aspectos históricos relacionados à ocupação urbana da zona portuária da Cidade do Rio de Janeiro e seus bairros limítrofes (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), visando uma avaliação crítica dos possíveis futuros impactos que poderão ser gerados a partir da implantação do Projeto Porto Maravilha.

2.2. A “Construção” da zona portuária

O desenvolvimento das atividades portuárias na região ocorreu a partir do século XVIII, tendo como principal justificativa a sua localização litorânea, estrategicamente situada num lugar “perto, mas fora do Centro” (Rabha, 1994: 63). O fato é corroborado por uma geografía privilegiada caracterizada por “enseadas que gozavam de

bons ancoradouros, mais abrigados que os dos arredores do Castelo (...)", aliados à "existência de encostas não muito íngremes, onde a instalação foi mais fácil que na planície embrejada" (Bernardes apud Cardoso *et al.* 1987: 19 - 21). Posteriormente, ocorreu a transferência do mercado de escravos da Rua Direita (atual Rua 1º de Março) para o cais do Valongo (imediações da atual Praça Mauá), contribuindo efetivamente para a transformação do lugar em pólo central desse tipo de comércio. Junto com ele, a área recebeu também o "cemitério dos pretos novos", local de sepultamento dos recém chegados ao Brasil que não resistiam aos maus tratos decorrentes da longa viagem.

O rol dessas atividades, segundo Rabha (1985: 36), contribuiu de forma significativa para a consolidação dos "usos sujos" na região, caracterizados por "funções indispensáveis ao funcionamento da cidade, que por serem marcadas por consumo de áreas ou poluição sonora ou visual, deveriam ficar próximas ao centro, mas não tanto a ponto de macular sua simbólica imagem". Cabe também destacar, no contexto de ocupação e usos da região, a construção da Cadeia do Aljube, que funcionou no período 1731-1856. A prisão era destinada exclusivamente aos padres rebeldes e malfeitores, sendo localizada em lugar atualmente denominado como Rua do Acre, antiga Rua do Aljube. Ao seu final, exatamente na Prainha (imediações da Praça Mauá), localizava-se a forca, destino final dos confinados no Aljube. Devido à sua triste lembrança os cronistas da cidade externavam seu pavor pela região dizendo que ela "foi sempre má". João do Rio, em um dos seus passeios noturnos pela Cidade, destacou, com relação à região, "uma impressão de vago horror", ligada ao crime (Bernardes apud Cardoso *et al.* 1987: 21).

Outro aspecto crucial para a configuração do lugar foi o surgimento do Morro da Favela (atual Morro da Providência), em 1897, lugar de habitação de população de baixa-renda formada, originalmente, por ex-combatentes da campanha militar de Canudos, autorizados pelos "chefes militares, a ali se instalarem", a despeito das autoridades municipais. A concessão se deu a título de benefício relacionado aos serviços prestados à pátria (Valladares, 2005: 26).

A proliferação de cortiços também passou a caracterizar a paisagem da região, sendo que o conhecido como *Cabeça de Porco*, o maior da Cidade, se estendia da Rua Barão de São Félix até a pedreira dos Cajueiros, no morro da Providência. O cortiço foi demolido em 1893, em decorrência da construção do túnel João Ricardo (uma das vias de ligação do Centro à Zona Portuária) que foi concluído somente em 1922. (Cardoso *et al.* 1987: 94 - 95)¹⁴. A região já se caracterizava como um "mal necessário" à cidade, abrigando as atividades e a popu-

abrigados que los de los alrededores del Castelo", junto a la "existencia de laderas no muy escarpadas, donde la instalación fue más fácil que en la planicie pantanosa" (Bernardes, citado en Cardoso *et al.*, 1987: 19-21). Posteriormente se trasladó del mercado de esclavos de la calle Direita (actual calle 1º de Marzo) para el muelle de Valongo (inmediaciones de la actual plaza Mauá), esto contribuyó a que el lugar se transformara en polo central de ese tipo de comercio. En el área también se ubicó el "cementerio de los nuevos negros", lugar de entierro de los recién llegados a Brasil que no resistían los malos tratos durante el largo viaje.

Según Rabha (1985: 36), dichas actividades contribuyeron a la consolidación de los "usos sucios" en la zona, caracterizados por "funciones indispensables para el funcionamiento de la ciudad, que por caracterizarse por el consumo de áreas o por contaminación auditiva o visual, deberían quedar más cerca al centro, pero no tanto al punto de dañar su imagen simbólica". También cabe destacar en el contexto de ocupación y usos de la zona la construcción de la cárcel del Aljube, que funcionó en el periodo 1731-1856. La prisión estaba destinada, exclusivamente, a los sacerdotes rebeldes y malhechores y estaba localizada en un lugar actualmente denominado como calle del Acre –antigua calle del Aljube–. Al final, exactamente en la Prainha (inmediaciones de la plaza Mauá), se localizaba la horca, destino final de los presos del Aljube. Debido a su triste recuerdo, los cronistas de la ciudad manifestaban su pavor por este sector y decían que "siempre fue mala". João de Rio, en uno de sus paseos nocturnos por la ciudad destacó, en relación a la zona, "una impresión de vago horror", ligada al crimen (Bernardes, citado en Cardoso *et al.* 1987: 21).

Otro aspecto crucial para la configuración del lugar fue el surgimiento, en 1897, del cerro de la Favela (actual cerro de la Providência), lugar de vivienda de población de bajos ingresos formada, originalmente, por ex combatientes de la campaña militar de Canudos, que fueron autorizados por los "jefes militares, a instalarse allí", a pesar de las autoridades municipales. La concesión se dio a título de beneficio relacionado con los servicios prestados a la patria (Valladares, 2005: 26).

La proliferación de barriadas también comenzó a caracterizar el paisaje de la zona, la barriada conocida como *Cabeça de Porco* (Cabeza de Cerdo), se extendía de la calle Barón de San Félix hasta la pedreira de los Cajueiros en el cerro de la Providencia. La barriada fue demolida en 1893 para la construcción del túnel João Ricardo (una de las vías que vincula al centro con la zona portuaria) que fue concluido hasta 1922 (Cardoso *et al.*, 1987: 94-95)¹⁴. La zona se reconocía como un "mal necesario" para la

14 A sua demolição representou uma expressiva "vitória" na batalha que a Cidade passou a travar desde fins do século XVIII, contra a insalubridade e as doenças endêmicas. Nesse contexto, os cortiços, como tipologia de habitação coletiva, foram diretamente relacionados à proliferação de doenças e também a concentração de população socialmente marginalizada. A demolição do Cabeça de Porco, no entanto, antecedeu a proibição, sob qualquer pretexto, da construção de outros que viria em 1903, com Decreto 391, estabelecido pelo prefeito Pereira Passos.

14 Su demolición representó una expresiva "victoria" en la batalla que la ciudad enfrentó desde finales del siglo XVII contra la insalubridad y las enfermedades endémicas. En este contexto, las barriadas como tipología de vivienda colectiva, fueron directamente relacionados con la proliferación de las enfermedades y también con la concentración de población marginada. La demolición del *Cabeça de Porco*, sin embargo, antecedió a la prohibición, bajo cualquier pretexto, de la construcción de otros, que se daría en 1903, con el Decreto 391, establecido por el alcalde Pereira Passos.

ciudad, abrigaba las actividades y la población consideradas “indeseables”, aunque necesarias para la plena reproducción del capital.

El comienzo del siglo XX estuvo marcado por diversas intervenciones urbanas en Río de Janeiro, sobre todo en el centro, emprendidas por el gobierno federal y por la alcaldía y ejecutadas gracias a las gestiones del presidente Rodríguez Alves y el alcalde Pereira Passos (1903-1906). Estas intervenciones pretendieron, entre otras cosas, adaptar el centro a las nuevas “determinaciones económicas e ideológicas del momento”, que incluían, entre otros aspectos, la “modernización” de su aspecto formal, que todavía estaba vinculado al período colonial, así como la construcción de medios capaces de hacerla competitiva económicamente (Cfr. Abreu, 1987: 63).

En ese contexto, el área limítrofe a la zona portuaria de la ciudad recibió una gran cantidad de población de bajos ingresos, expulsada del entonces valorizado suelo del centro de la ciudad, en función de las obras de modernización impuestas en las citadas gestiones. La nueva localización posibilitó a ese contingente de mano de obra barata situarse en un lugar “cerca pero lejos del centro”, para tener así acceso a las “oportunidades” que éste ofrecía. Estas intervenciones representaron el primer caso de gentrificación carioca, de acuerdo con la definición anteriormente abordada. Abreu (1987: 63) destaca que ese momento representó “el primer ejemplo de firme intervención estatal sobre lo urbano, reorganizado ahora bajo nuevas bases económicas e ideológicas, que ya no aprobaba la presencia de pobres en el área más valorizada de la ciudad”, o sea, en su centro.

Bajo esas circunstancias económicas e ideológicas, la construcción del moderno puerto se hizo imprescindible para las pretensiones económicas de la capital de la recién creada república. Luego de varios estudios y proyectos realizados desde el siglo XIX, por empresas brasileras e inglesas, la zona fue escogida como lugar ideal para abrigar las actividades portuarias, debido a las características geográficas anteriormente descritas. Estas actividades debían desarrollarse en un puerto moderno, cuya construcción implicó realizar un gran relleno en el litoral con los escombros resultantes del derrumbamiento del cerro del Senado. Esta acción acabó con la Prainha, la playa de la Saúde, los Sacos de Gamboa, del Alférez, entre otros lugares característicos de la zona, que dieron como resultado un área plana con 175.000 m², dotada de una malla urbana de diseño regular, contrastante con la de los barrios limítrofes, articulada a partir de la avenida Rodrigues Alves. En pocos meses se construyó el muelle de Gamboa, dotado de bodegas abastecidas por medio de una línea férrea. En el lugar se concentraron actividades de exportación e importación, así como de embarque y desembarque de pasajeros, estas últimas localizadas estratégicamente en la esquina cercana a la plaza Mauá y al comienzo de la avenida Río Branco, en las proximidades al centro.

En la década de 1940, tuvo lugar un apogeo de las actividades del puerto que fue marcado por la construcción del muelle Mauá y la expansión del muelle Gamboa en dirección a los barrios San Cristóbal y Caju (Carlos, 1994: 79). La ampliación y modernización ocasionaron

lação consideradas “indesejáveis”, porém necessárias à plena reprodução do capital.

O início do século XX marcou o Rio de Janeiro por diversas intervenções urbanas, realizadas especialmente em seu centro, empreendidas pelo governo federal e pela Prefeitura, executadas pela gestão do presidente Rodrigues Alves e do prefeito Pereira Passos (1903-1906). Estas visaram, dentre outros aspectos, a adaptação de seu centro às novas “determinações econômicas e ideológicas do momento”, que incluíram, dentre outros aspectos, a “modernização” do seu aspecto formal, ainda ligado ao período colonial, bem como a construção de meios capazes de torná-la competitiva economicamente (Cfr. Abreu, 1987: 63).

Nesse contexto, a região limítrofe à zona portuária da cidade, recebeu grande contingente populacional de baixa-renda, expulso do agora valorizado solo do Centro da cidade, em função das obras de modernização impostas nas citadas gestões. A nova localização possibilitou esse contingente de mão-de-obra barata, se situar em lugar “perto, mas longe do centro”, tendo assim acesso às “oportunidades” por ele oferecidas. Estas intervenções representaram o primeiro caso de gentrificação carioca, conforme definição do conceito anteriormente abordada. Cabe citar Abreu (1987: 63) quando destacou que esse momento representou “o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizado agora sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade”, ou seja, o seu centro.

Sob esse contexto econômico e ideológico, a construção de um moderno porto se fez imprescindível às pretensões econômicas da capital da recém criada república. Após vários estudos e projetos realizados desde o século XIX, por empresas brasileiras e inglesas, a região foi escolhida como local ideal para abrigar as atividades portuárias, em função de seus atributos geográficos, já descritos. Estas deveriam se desenvolver em moderno porto, cuja construção acarretou um grande aterro de seu litoral que absorveu os despojos resultantes do desmonte do Morro do Senado. A operação extinguiu a Prainha, a Praia da Saúde, os Sacos da Gamboa, do Alferes, dentre outros aspectos característicos do litoral da região, resultando numa área plana com 175.000 m², dotada de malha urbana de desenho regular articulada a partir da Avenida Rodrigues Alves, contrastante com a existente nos bairros limítrofes. Em poucos meses, construiu-se o Cais da Gamboa, dotado de armazéns abastecidos por uma linha férrea. O lugar passou a concentrar as atividades de exportação e importação, bem como as de embarque e desembarque de passageiros, localizada estrategicamente na extremidade próxima à Praça Mauá e ao início da Avenida Rio Branco, nas proximidades do Centro.

Na década de 1940, verificou-se o apogeu das atividades do Porto que foi marcado pela construção do Pier Mauá e pela expansão

do Cais da Gamboa em direção aos bairros de São Cristóvão e Caju (Carlos, 1994: 79). A sua ampliação e modernização ocasionaram a intensificação da ocupação dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, caracterizada por uma população basicamente formada por estivadores, marinheiros, prostitutas e demais pessoas, na maioria negras, cujas atividades eram ligadas direta ou indiretamente às funções portuárias e comerciais. Esse contingente se alojava em cortiços, casas de cômodo e estalagens que contribuíram efetivamente para a formação de uma paisagem social inaceitável para os padrões conservadores da elite carioca.

A população negra, originária da Bahia, se instalou, inicialmente, nos arredores da Pedra do Sal, formando um reduto de mão-de-obra utilizada na estiva do cais do porto e também de tradições culturais africanas ligadas às origens do samba do Rio de Janeiro. Segundo relatos de época, a região era povoada por “negros robustos e violentos, carregadores untados pelo suor e possuídos pelo vício”¹⁵. Outro contingente populacional expressivo localizado na área é o constituído por imigrantes portugueses, associados ao comércio varejista. O Morro da Conceição, lugar de paisagem urbana com aparência portuguesa, passou a concentrar grande parte desta população¹⁶.

Esse quadro estabeleceu uma relação de apartação social da zona portuária do restante da cidade que passou a ser um lugar proibitivo à presença de “pessoas respeitáveis” exceto em missão de assistência material ou espiritual, visando “tornar aqueles homens ‘civilizados e afáveis’” (Albuquerque, 1985: 88).

Na construção do contexto de ocupação da área, cabe também destacar a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), em 1858. O fato permitiu a expansão da cidade em direção às freguesias suburbanas, beneficiando também as atividades portuárias que a ela se conectaram. Em função das facilidades proporcionadas pela proximidade ao porto, à rede ferroviária e ao Centro, instalaram-se também na região diversas fábricas que trouxeram seus respectivos operários que reforçaram a já estabelecida tendência de ocupação por tipologias arquitetônicas relacionadas à habitação proletária de baixa renda (vilas, cortiços e estalagens). Nos anos 1920, a presença proletária na região já estava consolidada e se fazia notar por intermédio da maciça presença de estivadores do cais do porto e operários de fábricas ali instaladas, tais como a Bhering (chocolates e café), Colombo (doces), Fox (calçados), dentre outras. O lugar passou a se caracterizar como local de greves e comícios que ocorriam especialmente na Praça Mauá (Cardoso *et al.* 1987: 125).

el incremento de la ocupación de los barrios Saúde, Gamboa y Santo Cristo, caracterizada por una población compuesta, básicamente, por cargadores del muelle, marineros, prostitutas y otras personas, en su mayoría negras, cuyas actividades estaban relacionadas directa o indirectamente con funciones portuarias y comerciales. Esa población se alojaba en inquilinatos, hostales y pensiones que contribuyeron efectivamente a la formación de un paisaje social inaceptable para los patrones conservadores de la elite carioca.

La población negra, originaria de Bahía, se instaló inicialmente en los alrededores de la Pedra do Sal que formó un fortín de mano de obra subempleada en los muelles del puerto y también de tradiciones culturales africanas vinculadas a los orígenes de la samba de Río de Janeiro. Según relatos de la época, la zona estaba poblada por “negros robustos y violentos, cargadores untados de sudor y poseídos por el vicio”¹⁵. Otro grupo de población representativo del área fue el conformado por inmigrantes portugueses, asociados al comercio minorista. En el cerro de la Concepción, con un paisaje urbano de apariencia portuguesa, concentró gran parte de esa población¹⁶.

Esta situación generó una separación social de la zona portuaria del resto de la ciudad que se convirtió en un lugar prohibido para las “personas respetables”, excepto cuando iban con la misión de llevar ayuda material o espiritual, con el fin de “convertir aquellos hombres en ‘civilizados y corteses’” (Albuquerque, 1985: 88).

También se destacó la inauguración del primer tramo del camino de hierro Dom Pedro II (actual Central de Brasil), en 1858. Este hecho, permitió la expansión de la ciudad en dirección a las parroquias suburbanas, beneficiando también las actividades portuarias que se conectaron en el camino. Como consecuencia de las facilidades proporcionadas por la proximidad al puerto, a la red ferroviaria y al centro, también se instalaron en la zona diversas fábricas cuyos operarios reforzaron la ya establecida tendencia de ocupación por tipologías arquitectónicas relacionadas con la vivienda proletaria (inquilinos, barriadas y hostales). En la década de 1920 la presencia proletaria en la zona ya estaba consolidada y se hacía notar por medio de la fuerte presencia de los cargadores del muelle del puerto y de los operarios de las fábricas allí instaladas, tales como la Bhering (chocolates y café), Colombo (dulces), Fox (calzado), entre otras. El lugar fue reconocido como lugar de huelgas y manifestaciones que ocurrían precisamente en la plaza Mauá (Cardoso *et al.*, 1987: 125).

15 Marli Albuquerque (1985: 88) destaca que a esse quadro acrescentavam-se “(...) todo e qualquer tipo de desacato social e contravenção, com prostitutas penduradas nas janelas dos ‘infectos’ cortiços, situados ao longo dos becos e das ladeiras sombrias”.

16 Em função da presença expressiva da população de imigrantes portugueses na área, em 1898 foi fundado no bairro da Saúde o Clube de Regatas Vasco da Gama, associação deportiva popular, cujo time de futebol foi o primeiro da Cidade a escalar jogadores negros. Mais tarde, o clube se transferiu para o bairro São Cristóvão.

15 Marli Albuquerque (1985: 88) resalta que a ese cuadro se sumaba “todo tipo de desacato y contravención social, con prostitutas colgadas en las ventanas de los inquilinatos “infectuos”, situados a lo largo de los callejones y de las laderas sombrias”.

16 Como consecuencia de la representativa presencia de población portuguesa en el área, en 1898 fue fundado en el barrio Saúde el Club de Regatas Vasco da Gama, asociación deportiva cultural, cuyo equipo de fútbol fue el primero de la ciudad en aceptar jugadores negros. Más tarde el club se trasladó para el barrio San Cristóbal.

Debido a sus características sociales y económicas, la zona se transformó en lugar de “marginalidad” asociada inmediata y directamente a la zona portuaria y la producción fabril. Tal aspecto contribuyó a la estigmatización del lugar por el poder público como: “maldito, consumidor de vidas, pestilente, donde se localizaban los focos de fiebre amarilla” (Albuquerque, 1985: 88). La construcción de un lugar devaluado, frecuentado por personas marginales y pobres, ocupado por actividades contaminantes y “sucias”, dejó un fuerte legado de discriminación en el contexto urbano y social de la ciudad hacia la “zona portuaria”, lo que se agravó con la construcción de la avenida Presidente Vargas, a comienzos de la década de 1940.

La radical intervención urbanística promovió una ruptura física en el tejido urbano del centro de la ciudad, y confirmó los límites virtuales impuestos por el preconceito social, construido a lo largo de los siglos. Se formó una barrera física con más de ochenta metros de ancho, un gran vacío, que desestimula al peatón a atravesarlo en dirección a la zona portuaria. Según Abreu (1987: 113-114), las obras de construcción de la avenida Presidente Vargas condenaron durante tres años a 525 edificios a ser demolidos dejando sin hogar a muchas personas que buscaron alojamiento en las áreas degradadas periféricas al centro, especialmente en los barrios Saúde, Gamboa y Santo Cristo. El fenómeno contribuyó, sustancialmente, de la misma manera que las intervenciones realizadas entre 1903 y 1906, al agravamiento de las condiciones sociales de esa zona de la ciudad.

A lo largo del siglo XX otras intervenciones viales amenazarían la integridad del paisaje local, con ellas se confirmó la idea del poder público municipal de que se trataba de un simple lugar de pasaje, de acceso para otras partes de la ciudad, y de que el automóvil era la solución definitiva para la articulación y la comunicación entre los diferentes barrios cariocas. De ese modo se implementó un conjunto de viaductos y vías expresas sobre la avenida Rodrigues Alves y parte del barrio de Caju, la avenida Norte-Sul, entre otras. La construcción de la avenida Norte-Sul, que ya tenía un trecho parcialmente construido sobre el área que resultó del derrumbe del cerro de San Antonio, fue cancelada en la década de 1970. Si hubiese sido construida completamente sería una amplia carretera que dividiría buena parte del centro y del barrio Saúde, y borraría del escenario de la ciudad los conjuntos arquitectónicos y monumentos relevantes para la memoria urbana de Río de Janeiro.

Así permaneció la zona hasta la segunda mitad del siglo XIX, “oculta” a la vista de la población carioca, en general, y de los medios de comunicación, se reafirmó, cada vez más, su condena como lugar inadecuado, desagradable y degradado social y económicamente. El abandono por parte de la alcaldía de la ciudad condicionó la formación de movimientos sociales urbanos en pro de la permanencia de la población residente, el mejoramiento de las condiciones de ocupación y la protección del patrimonio cultural de la zona.

Em função desses aspectos sociais e econômicos, a região transformou-se em lugar da “marginália”, associada imediata e diretamente à zona portuária e à produção fabril. Tal aspecto contribuiu para a estigmatização do lugar pelo poder público como “maldito, consumidor de vidas, pestilento, onde se localizavam os focos de febre amarela” (Albuquerque, 1985: 88). A construção de um lugar desvalorizado freqüentado por pessoas marginalizadas e pobres, ocupada por atividades poluentes e “suja” rendeu um legado à “zona portuária” de discriminação no contexto urbano e social da Cidade, agravado com a construção da Avenida Presidente Vargas, no início dos anos 1940.

A radical intervenção urbanística promoveu uma ruptura física no tecido urbano do centro da Cidade, corroborando os limites virtuais impostos pelo preconceito social, construído ao longo de séculos. Formou-se assim uma barreira física com mais de oitenta metros de largura, um grande vazio, que desestimula o pedestre a atravessá-lo, em direção à zona portuária. Segundo Abreu (1987: 113-114), as obras de construção da Avenida Presidente Vargas condenaram à demolição 525 prédios, durante três anos, gerando massa de desabrigados que buscaram alojamento nas áreas degradadas periféricas ao Centro, especialmente os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. O fenômeno contribuiu, substancialmente, para o agravamento do quadro social dessa região da cidade, a exemplo das intervenções realizadas no período 1903 -1906.

Ao longo do século XX, outras intervenções viárias ameaçariam a integridade da paisagem local, consolidando a ideia do poder público municipal de que se trataba de mero local de passagem, acesso a outras partes da Cidade, e de que o automóvel era a solução definitiva para a articulação e a comunicação entre os diversos bairros cariocas. Foi assim que se viu a implantação do conjunto de viadutos e vias expresas implantados por sobre a Avenida Rodrigues Alves e parte do bairro do Caju, a Avenida Norte-Sul, entre outras. A Avenida Norte-Sul, com trecho parcialmente construído sobre a área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio, teria sua construção abortada, nos anos 1970. Se construída integralmente, constituiria uma larga via expressa que rasgaria boa parte do Centro e do bairro da Saúde, apagando do cenário da Cidade conjuntos arquitetônicos e monumentos relevantes para a memória urbana do Rio de Janeiro.

Assim permaneceu a região até a segunda metade do século XX, “escondida” dos olhares da população carioca, em geral, e dos meios de comunicação, reafirmando, a cada dia, a sua pecha de local impróprio, desagradável e degradado social e economicamente. O quadro de abandono, por parte da prefeitura da Cidade, condicionou a formação de movimentos sociais urbanos em prol da permanência da população residente, a melhoria das condições de ocupação e a proteção do patrimônio cultural da região.

2.2. A decadência do Porto da Cidade e a mobilização comunitária

A partir dos anos 1970, o porto da Cidade, especialmente o cais da Gamboa, passou a apresentar sinais concretos de obsolescência de suas instalações e decadência de suas atividades, estimulando o surgimento de propostas e projetos de revitalização da área. Cabe destacar que a região, assim como toda a Cidade, ressentiu-se profundamente dos reflexos econômicos e urbanísticos ocasionados pela mudança da capital para Brasília. O fenômeno acarretou a transferência de sedes administrativas de serviços públicos federais, fato observado na zona portuária por meio da vacância e subutilização do parque imobiliário de propriedade federal. Sob esse contexto, a zona portuária adquiriu assim mais um atributo: área obsoleta e subutilizada.

A falta de investimentos públicos em infra-estrutura urbana, combinada com uma legislação de uso e ocupação do solo urbano permissiva aos usos incompatíveis com o residencial, foram fatores decisivos para a deliberada degradação da qualidade de vida nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. O fato transformou perigosamente o lugar em área passível de processos de renovação e gentrificação, nos moldes destacados por Arantes (2000: 31), citados anteriormente. O quadro favoreceu a fuga de parte dos habitantes tradicionais e a sua consequente substituição por outros, com menor poder aquisitivo (Sampaio, 1994: 68).

Nesse contexto, observou-se o surgimento de diversas propostas para a sua “revitalização” que destacaram, inicialmente, o projeto denominado RIOPART, elaborado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro no início dos anos 1980. A proposta consistia da renovação urbana plena dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, bem como da área do cais, por intermédio da brutal verticalização das tipologias edilícias. A iniciativa desconsiderava completamente o conjunto arquitetônico existente, bem como o contexto social e econômico da região. O elevado gabarito das tipologias propostas e a substituição das atividades portuárias por outras consideradas mais rentáveis na época foram julgados suficientes para atrair novos ocupantes e investimentos para a região. O quadro formado deu início a uma série de fatos que expuseram claramente a incompatibilidade existente entre os interesses das comunidades locais, do poder público municipal e do capital, principalmente o imobiliário.

Cabe destacar que o início oficial dos debates públicos acerca dos problemas da região foi materializado no evento denominado *1ª Quinzena de Debates sobre o Bairro da Saúde*, organizado pela Associação de Moradores do Bairro da Saúde –Amas– e realizado em 1983, nas dependências do Centro Cultural José Bonifácio, edificação legalmente protegida e de propriedade municipal, localizada no Bairro da Gamboa¹⁷. Na ocasião, foram discutidos, dentre outros temas, a impor-

2.2 La decadencia del puerto de la ciudad y la movilización comunitaria

A partir de los años setenta, el puerto de la ciudad, especialmente el muelle de Gamboa, presentó señales concretas de obsolescencia de sus instalaciones y actividades, esto estimuló el surgimiento de propuestas y proyectos de revitalización del área. Cabe destacar que esta zona, del mismo modo que la ciudad, se sintió profundamente por las implicaciones económicas y urbanísticas del traslado de la capital para Brasília, lo que acarreó la transferencia de sedes administrativas de servicios públicos federales, hecho observado en la zona portuaria en la desocupación y subutilización del parque inmobiliario de propiedad federal. Bajo ese contexto, la zona portuaria adquirió un nuevo atributo: el de área obsoleta y subutilizada.

La falta de inversión pública en infraestructura urbana, combinada con una legislación permisiva de uso y ocupación del suelo urbano a los usos incompatibles con el residencial, fueron factores decisivos para la deliberada degradación de la calidad de vida en los barrios Saúde, Gamboa y Santo Cristo, lo que transformó peligrosamente el lugar en área proclive a procesos de renovación y gentrificación, en los modelos expuestos por Arantes (2000: 31), y anteriormente citados. La situación favoreció el abandono del lugar de parte de sus habitantes tradicionales y su sustitución por otros, de menor poder adquisitivo (Sampaio, 1994: 68).

En ese contexto, surgieron diversas propuestas para su “revitalización”, inicialmente, el proyecto denominado RIOPART, elaborado por la Asociación Comercial de Río de Janeiro en los inicios de los años ochenta. La propuesta consistía en la plena renovación urbana de los barrios Saúde, Gamboa y Santo Cristo, así como del área de los muelles, por medio de una brutal verticalización de las tipologías edilicias. La iniciativa dejaba de lado completamente el conjunto arquitectónico existente, así como el contexto social y económico de la zona. El elevado nivel de las tipologías propuestas y la sustitución de las actividades portuarias por otras consideradas más rentables en la época, fueron considerados suficientes para atraer nuevos ocupantes e inversiones para la zona. La situación expuesta generó una serie de hechos que revelaron claramente la contradicción entre los intereses de las comunidades locales, del poder público municipal y del capital, especialmente el inmobiliario.

El inicio oficial de los debates públicos sobre los problemas de la zona se materializó en el evento denominado *Primera Quincena de Debates sobre el Barrio de Saúde*, organizado por la Asociación de Habitantes del Barrio Saúde –Amas–, realizado en 1983 en las instalaciones del centro cultural José Bonifácio, edificio legalmente protegido y de propiedad municipal localizado en el barrio Gamboa¹⁷.

17 Participaram representantes do poder público federal, estadual e municipal, bem como da Associação Comercial do Rio de Janeiro –ACERJ–, da Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro –FAMERJ–, além de moradores dos referidos bairros.

17 Participaron representantes del poder público federal, estatal y municipal, así como de la Asociación Comercial de Río de Janeiro –ACERJ–, de la Federación de Asociaciones de habitantes

En esa ocasión se discutió la importancia cultural del área, el transporte colectivo, la seguridad, la educación, las deficiencias de la infraestructura urbana, el deterioro económico y físico del barrio, entre otros problemas locales frecuentes. El evento dejó claro para la opinión pública en general que la zona portuaria poseía una gran importancia cultural, así como una considerable complejidad social, aspectos que la transformaron en un gran desafío para la administración pública de la ciudad.

A lo largo de los 26 años posteriores a la realización del evento, se desarrollaron diversos estudios, reflexiones y especulaciones acerca del destino de la zona en muchos grupos de trabajo en el ámbito de la administración pública municipal, que redundaron en la protección legal de los tres barrios, así como en muchas legislaciones, proyectos y propuestas sin ninguna eficacia práctica¹⁸. Es evidente que la imagen tradicionalmente negativa del área, construida a lo largo de su existencia, fue decisiva en la falta de interés del poder público.

Como consecuencia de la inercia, desinterés y falta de voluntad política de la alcaldía de la ciudad para articularse a los poderes público, federal y estatal –principales propietarios de los inmuebles del área– pretendiendo acciones de conservación, la zona, a lo largo del periodo, registró un proceso creciente y deliberado de degradación, especialmente en los tres barrios limítrofes mencionados, que aún hoy están ocupados por población totalmente identificada con el lugar y que le transfiere su gran riqueza cultural. La zona llegó al siglo XXI caracterizada como un lugar valorizado potencialmente por su cercanía al área central de la ciudad. Sin embargo, presenta un alto índice de obsolescencia de infraestructura en un conjunto arquitectónico de valor cultural inestimable, aunque en estado precario de conservación y una población de medios y bajos ingresos tradicionalmente ligada a su historia. Como consecuencia, durante ese periodo de agonía, en el área siempre hubo un riesgo de gentrificación implícito que, en caso de suceder, podrá generar el agravamiento de la situación social de la ciudad.

3. Intentos de conservación de la zona portuaria

Los rumores de la renovación radical de los tres barrios, agravados por la divulgación del proyecto RIOPART, motivaron, a comienzos de la década de 1980, la organización comunitaria en asociaciones de habitantes que, liderados por la Asociación de Habitantes del Barrio Saúde –Amas–, lucharon en pro de la conservación del patrimonio

del estado de Río de Janeiro –FAMERJ–, además de habitantes de los barrios.

18 El autor del presente texto fue arquitecto del desaparecido Departamento General de Patrimonio Cultural –DGPC–, de la Secretaría Municipal de Cultura, en el periodo entre 1985 y 2006, fue su representante en los grupos de trabajo, cámaras técnicas y otros proyectos entre 1991 y 1994 para la conservación de área en cuestión.

tancia cultural da área, o transporte coletivo, a segurança, a educação, as deficiências da infra-estrutura urbana, o esvaziamento econômico e a deterioração do bairro, dentre outros problemas locais recorrentes. O evento deixou claro para opinião pública, em geral, que a zona portuária possuía uma inequívoca relevância cultural, assim como uma considerável complexidade social, aspectos que a transformaram num grande desafio a ser vencido pela administração pública da Cidade.

Ocorre que nesses mais de 26 anos da realização do evento, aconteceram diversos estudos, reflexões e também especulações acerca do destino da região, ambientados em muitos grupos de trabalho no âmbito da administração pública municipal, que resultaram na proteção legal dos três bairros, bem como em muitas legislações, projetos e propostas sem qualquer eficácia prática¹⁸. É evidente que a tradicional e negativa imagem da área, construída ao longo de sua existência, foi decisiva para o intencional descaso do poder público pela região.

Como consequência da inércia, desinteresse e falta de vontade política da prefeitura da Cidade em se articular aos poderes públicos federal e estadual – principais proprietários de imóveis na área – visando ações de conservação, a região, ao longo desse período registrou um crescente e deliberado processo de degradação e esvaziamento econômico, especialmente em seus três bairros limítrofes já citados, que ainda são ocupados por população tradicionalmente identificada com o lugar e que lhe transfere grande riqueza cultural. Nesse sentido, a região chegou ao século XXI caracterizada como um local potencialmente valorizado devido à sua proximidade da Área Central da Cidade. No entanto, apresenta um alto índice de obsolescência de sua infra-estrutura urbana, ostenta um conjunto arquitetônico de inestimável valor cultural, porém em estado precário de conservação, e uma população de baixa e média renda tradicionalmente ligada a sua história. Em função disso, sempre pairou sobre a área, nesse longo período de agonía, um claro risco de gentrificação que, caso aconteça, poderá acarretar o agravamento do quadro social da Cidade.

3. As tentativas de conservação da zona portuária

Os rumores da radical renovação urbana dos três bairros, agravados pela divulgação do projeto RIOPART, motivou, no início dos anos 1980, a organização comunitária em associações de moradores que, lideradas pela Associação de Moradores da Saúde –Amas–, lutaram em prol da conservação do patrimônio arquitetônico, melhoria da infra-

18 O autor do presente texto foi arquiteto do extinto Departamento Geral de Patrimônio Cultural –DGPC–, da secretaria Municipal de Cultura, no período 1985-2006, sendo seu representante nos grupos de trabalho, câmaras técnicas e demais projetos ocorridos de 1991 a 1994 para a conservação da área em questão.

estrutura, da mobilidade urbana, dentre outros fatores relacionados à degradação da região.

Um dos principais resultados do encontro foi o Projeto Sagas que inventariou o patrimônio cultural arquitetônico dos três bairros, com vistas à ampliação do rol de bens protegidos na região que já contava com tombamentos estaduais e federais. O processo culminou com a inédita proteção, dos três bairros e também de parte do Centro, por intermédio do instrumento urbanístico de proteção urbana, denominado Área de Proteção do Ambiente Cultural –APAC–, efetivada por intermédio de decreto e depois por lei municipal (1987)¹⁹. Na ocasião, acreditava-se que a sua proteção seria por si só, suficiente para a reversão do quadro de deterioração, fato que hoje demonstra o contrário. Desde então, a região vivenciou o agravamento da degradação urbana que incluiu o aumento das favelas, da criminalidade, arruinamento de edificações preservadas etc.

Nos anos 1990 a prefeitura finalmente envidou esforços para a conservação da área portuária, criando um grupo de trabalho (Decreto Municipal 10.057/91), uma câmara técnica (Decreto Municipal 10.381/91) e outro grupo de trabalho (Decreto Municipal 12.065/93). As tentativas contaram com as participações tanto de representantes das secretarias e órgãos municipais afetos ao tema, quanto de órgãos públicos estaduais e federais, além de entidades da sociedade civil organizada. De concreto, apenas o estabelecimento da área prioritária de intervenção, transformada em Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU – (Decreto Municipal 11.880/92), uma lista de quinze bens culturais arquitetônicos protegidos legalmente (pelo instituto do tombamento) pela prefeitura e a assinatura do Protocolo de Intenções entre a Companhia Docas do Rio de Janeiro –CDRJ– e a Prefeitura (20/07/93), que constituiu o Núcleo Básico de Coordenação para o Desenvolvimento da Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro (figura 1)²⁰. Cabe destacar que a AEIU foi definida a partir do interesse manifestado pelos diversos segmentos representados nos sucessivos grupos de trabalho que vislumbravam na área um grande potencial econômico-financeiro em face de sua proximidade à área central de negócios. O restante da área portuária ficou a espera de um futuro duvidoso, proporcionado pelas incertezas das leis do mercado imobiliário, devido a sua localiza-

arquitectónico y la mejoría de la infraestructura de movilidad urbana, entre otros factores relacionados con la degradación de la zona.

Uno de los resultados principales del encuentro fue el Proyecto Sagas que hizo un inventario del patrimonio cultural arquitectónico de los tres barrios, con el fin de ampliar la lista de los bienes protegidos que ya contaba con bienes reconocidos como patrimoniales, estatales y federales. El proceso culminó con la protección inédita de los tres barrios y también de parte del centro, por medio del instrumento de protección urbana denominado Área de Protección del Ambiente Cultural –APAC–, efectuada por medio de decretos y posteriormente de una ley municipal (1987)¹⁹. En esa ocasión se pensó que su protección sería suficiente por sí sola para revertir el estado de deterioro, hecho que hoy demuestra ser lo contrario. Desde entonces, la degradación urbana de la zona se agravó e incluyó el aumento de favelas, de la criminalidad, la destrucción de las edificaciones preservadas, etc.

En la década de los años noventa la alcaldía finalmente se esforzó por la conservación del área portuaria, con la creación de un grupo de trabajo (Decreto Municipal 10.057/91), una cámara técnica (Decreto Municipal 10.381/91) y otro grupo de trabajo (Decreto Municipal 12.065/93). Los intentos contaron con la participación tanto de representantes de secretarías y organismos municipales relacionados con el tema, como de organismos públicos estatales y federales, además de entidades de la sociedad civil organizada. En concreto, solo se estableció en el área prioritaria de intervención, transformada en Área de Interés Urbanístico Especial –AEIU– (Decreto Municipal 11.880/92), una lista de quince bienes culturales arquitectónicos protegidos legalmente por el instituto de “tombamento”²⁰ por la alcaldía y la firma del Protocolo de Intenciones entre la Compañía Docas [muelles] de Río de Janeiro –CDRJ– y la alcaldía (20/07/93), que constituyó el núcleo básico de coordinación para el desarrollo de la zona portuaria de la ciudad de Río de Janeiro (figura 1)²¹. Cabe destacar que el AEIU se definió a partir del

19 A foi consagrada pelo Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro em 1992. O instrumento previa a proteção de conjuntos urbanos, denominados bens preservados, assim como a renovação de exemplares que ainda não constituíam uma linguagem arquitetônica recorrente na área (bens tutelados). O texto do Decreto 5459/85 foi integralmente absorvido pelo Plano Diretor da Cidade. Em função disso, considerava-se a Sagas a primeira da Cidade.

20 Os limites da AEIU incluíam a Praça Mauá, a Avenida Rodrigues Alves, até o Armazém nº7 e parte da Rua Sacadura Cabral. Quanto aos imóveis protegidos em nível municipal foram: os sete primeiros armazéns da linha do cais, os prédios de 02 e 10 da Praça Mauá (antigas sedes da Portus e do Touring Club do Brasil), silo de nº4 do Moinho Fluminense, na Avenida Rodrigues Alves e os armazéns localizados nos nºs 293, 303/331 da mesma avenida. Além desses, houve a inclusão na listagem de bens preservados do Decreto nº 7351 que regulamentou a Lei 971, de proteção do SAGAS, dos imóveis localizados nos números 379, 433, 435 e 437.

19 Fue consagrada por el Plan Director Decenal de la ciudad de Río de Janeiro en 1992. El instrumento preveía la protección de conjuntos urbanos, denominados bienes preservados, así como la renovación de ejemplares que aún no constituyeran un lenguaje arquitectónico recorrente en el área (bienes tutelados). El texto del Decreto 5459/85 fue incluido íntegramente en el Plan Director de la ciudad. Por eso, se considera a Sagas el primero de la ciudad.

20 N. de T. “El tombamento es el acto de reconocimiento del valor cultural de un bien, que lo transforma en patrimonio oficial e instituye régimen jurídico especial de propiedad, teniéndose en cuenta su función social “[...] el instituto de tombamento pone bajo la tutela pública los bienes muebles e inmuebles, públicos o privados que, por sus características históricas, artísticas, estéticas, arquitectónicas, arqueológicas, o documental y ambiental, se integren al patrimonio cultural de una localidad –nación, estado y municipio”. <http://es.wikilingue.com/pt/Tombamento>.

21 Los límites de la AEIU incluían la plaza Mauá, la avenida Rodrigues Alves, hasta la bodega No. 7 y parte de la calle Sacadura Cabral. Los inmuebles protegidos en el nivel municipal fueron: Las siete primeras bodegas de la línea de los muelles,

interés manifestado por los diversos sectores representados en los grupos de trabajo que vislumbraban en el área un gran potencial económico y financiero debido a su proximidad al área central de negocios. El resto del área portuaria quedó a la espera de un futuro incierto, dependiente de las incertidumbres de las leyes del mercado inmobiliario, como consecuencia de su localización nada privilegiada: cerca al canal del Mangue, la carretera Novo Rio y la avenida Brasil.

Posteriormente, dando continuidad al proceso, en el ámbito federal se firmó un convenio entre CDRJ y el Ministerio de Transportes, documento que concedió a la alcaldía la atribución de seleccionar los proyectos para ser ejecutados por el Programa de Revitalización de Áreas Portuarias –REVAP–. En 1994, el REVAP tuvo como primeras iniciativas el proyecto del muelle Mauá, elaborado por la CDRJ, y la propuesta de implantación del Centro Oceánico, presentados en audiencia pública. Nada de lo anterior salió adelante y la zona portuaria continuó esperando en la larga lista de “prioridades” de la alcaldía.

La inactividad en la zona portuaria se justifica por la situación política carioca, que se caracterizó, en el periodo 1960-2008, por una tradicional oposición ideológica entre los gobiernos municipal, estatal y federal²². Esta falta de entendimiento político se reflejó en la zona portuaria de la ciudad –donde hay un gran número de propiedades públicas federales y estatales sometidas a la gestión municipal del suelo urbano– y dificultó las acciones propuestas y lideradas por la alcaldía, con la justificación de que era un área no prioritaria en la gestión de la ciudad. A partir de 2008 se observó un acercamiento político de las tres esferas, que, sin embargo, generó otro tipo de problemas que serán abordados más adelante.

3.1 Algunas propuestas del Proyecto Puerto Maravilla

El Proyecto Puerto Maravilla²³ transmite cierta decepción en términos de la originalidad de soluciones que podría ofrecer para su eficacia futura, de cara al proceso anteriormente descrito. En los textos oficiales relacionados con la iniciativa, la orden es: “revitalización”, dar una “nueva” vida al lugar, acuñando la utilización de uno de los

ção nada privilegiada: próxima ao Canal do Mangue, Rodoviária Novo Rio e Avenida Brasil.

Posteriormente, dando continuidade ao processo, foi assinado, no âmbito federal, convênio entre a CDRJ e o Ministério dos Transportes, gerando um documento que concedeu à prefeitura a atribuição de selecionar os projetos que seriam executados pelo Programa de Revitalização de Áreas Portuárias –REVAP–. Em 1994, o REVAP teve como primeiras iniciativas o Projeto Píer Mauá, elaborado pela CDRJ, e a proposta de implantação do Centro Oceânico, apresentados em audiência pública. Nada disso foi a adiante e a zona portuária continuou a aguardar a sua vez numa longa fila de “prioridades” da prefeitura.

O descaso com a zona portuária é justificado pelo quadro político carioca, que contemplou no período 1960 – 2008, uma tradicional situação de oposição ideológica entre os governos municipal, estadual e o federal²¹. Essa falta de entendimento político refletiu-se na zona portuária da cidade, onde se encontra localizado grande número de propriedades públicas federais e estaduais submetidas à gestão municipal do solo urbano, conforme destacado anteriormente. Este fator foi decisivo para o emperramento das ações propostas para a área, capitaneadas pela prefeitura, justificando a consideração de área não prioritária, na gestão da cidade. A partir de 2008, observou-se um alinhamento político das três esferas, que, no entanto, acarretou outros tipos de problema, que serão abordados mais a frente.

3.1. Algumas Propostas do Projeto Porto Maravilha

O Projeto Porto Maravilha transmite certa decepção em termos de originalidade de soluções que poderá comprometer a sua eficácia futura, em face do processo anteriormente descrito²². Nos textos oficiais relacionados à iniciativa, a palavra de ordem é a “revitalização”, ou seja, dar uma “nova” vida ao lugar, configurando a utilização de uma das inúmeras terminologias com prefixo “re” com significados subliminares, conforme abordado anteriormente²³.

los predios 2 y 10 de la plaza Mauá (antiguas sedes de la Portus y del Touring Club de Brasil), el silo No. 4 del Molino Fluminense, en la avenida Rodrigues Alves, y las bodegas localizadas en los No. 293, 303/331 de la misma avenida. Además de éstos, se incluyeron los bienes listados en el Decreto No. 7351 que reglamentó la Ley 971, de protección del Sagas, de los inmuebles localizados en los números 379, 433, 435 y 437.

22 La transferencia de la capital brasilera de Rio de Janeiro para Brasilia, ocurrida en 1960, configuró un cuadro de oposición política entre la ciudad de Río de Janeiro, capital del estado de Guanabara, y el gobierno federal. Por otro lado, en 1975 (periodo de la dictadura militar), fue impuesta, a disgusto de la población, la fusión entre los Estados de Guanabara y Río de Janeiro, cuya capital fue la ciudad de Río de Janeiro. Se configuró así, un cuadro político turbulento que opuso los intereses del municipio, del Estado y del gobierno federal.

23 Presentado por la alcaldía en audiencia pública en el Instituto de Tecnología –INT–, el 17 de septiembre de 2009.

21 A transferência da capital brasileira do Rio de Janeiro para Brasília, ocorrida em 1960, configurou um quadro de oposição política entre a cidade do Rio de Janeiro, capital do Estado da Guanabara, e o governo federal. Por outro lado, em 1975 (período da ditadura militar), foi imposta, a contragosto da população, a fusão entre o Estado da Guanabara e do Rio de Janeiro, cuja capital passou a ser a cidade do Rio de Janeiro. Configurou-se assim um conturbado quadro político que opôs os interesses do Município, do Estado e aqueles do governo federal.

22 Apresentado pela prefeitura em audiência pública ocorrida no Instituto de Tecnologia –INT–, em 17/09/2009.

23 O texto extraído de site oficial da prefeitura da cidade confirma isso: “Durante muitos anos relegada a segundo plano, a região portuária do Rio de Janeiro está prestes a se transformar. Lançado em junho passado, o Projeto Porto Maravilha, união das esferas municipal, estadual e federal, além da iniciativa privada, pretende revitalizar toda a Zona Portuária da cidade, transformando-a em um pólo turístico e de investimento para empresários de vários setores”, Em <http://www.portomaravilhario.com.br/opro-jecto/>, visitado em 20/09/2010.

A proposta estabelece duas fases de projeto. Na primeira (fase um), serão utilizados recursos públicos municipais em obras de atualização da infra-estrutura urbana e de conservação de espaços públicos em área baseada nos limites da AEIU (1992) que se constitui, conforme anteriormente dito, na parte da zona portuária com melhores possibilidades de valorização, em função da sua localização contígua à área central.²⁴

Para a fase dois, que se relaciona às ações voltadas à conservação do restante da área portuária, o projeto não dispõe de recursos, a exemplo de 1992, quando também esse trecho foi relegado ao segundo plano. No entanto, existe a possibilidade de a prefeitura fechar parcerias com a iniciativa privada que poderá ou não investir em áreas públicas da região. Esta região é a mais problemática da zona portuária, em termos sociais e de infra-estrutura. Ela contém os Morros da Providência e do Pinto, se avizinando do Canal do Mangue - responsável pelo escoamento das águas pluviais da área da Cidade Nova e Praça da Bandeira -, e da Avenida Brasil, via expressa que concentra tráfego intenso de veículos leves e, sobretudo, pesados.

O projeto incorpora uma antiga tendência de expansão da Área Central de negócios em direção ao entorno da Praça Mauá. A prefeitura apenas reforçaria essa tendência, concentrando seus esforços financeiros em conservar as áreas públicas localizadas nesse trecho. Para tal, já envida esforços para a construção de dois equipamentos culturais de peso: o Museu do Amanhã, que se localizará no Píer Mauá e cujo projeto será de autoria de Santiago Calatrava; e o Museu de Arte do Rio, o MAR, a ser implantado em duas edificações, sendo uma tombada (Palacete Dom João VI). Há também a previsão da construção de outros equipamentos culturais na zona portuária, como, por exemplo, o Museu Olímpico (iniciativa da prefeitura), o Museu Portinari (projeto de Oscar Niemeyer), além do Aquário da Cidade do Rio de Janeiro, o AquaRIO (figuras 11 e 12). O restante da área, com localização menos privilegiada, dependerá de iniciativas de longo prazo que estão sujeitas, diretamente, ao futuro interesse do capital privado em realizar parcerias com a prefeitura, objetivando uma efetiva ocupação da área.

Observa-se uma tendência estratégica da Prefeitura de criar mais um pólo de lazer e de entretenimento no entorno da Praça Mauá, a exemplo da Praça XV de Novembro, com ocupação basicamente caracterizada por centros culturais, tais como, o Paço Imperial, o Centro Cultural dos Correios, a Casa França-Brasil, o Centro Cultural Banco do Brasil, dentre outros. Caso a ocupação com ênfase em museus e similares se concretize no entorno da Praça Mauá, se formará um grande e valorizado corredor articulado a partir da Avenida Rio Branco que praticamente “incluirá” parte da zona portuária na Área

innumerables términos con prefijo “re” y significados subliminares, de acuerdo con lo explicado anteriormente²⁴.

La propuesta establece dos fases del proyecto: en la primera (fase uno), se utilizarán recursos públicos municipales en obras de actualización de la infraestructura urbana y de conservación de espacios públicos del área basada en los límites de la AEIU (1992) que se constituyó, como se dijo anteriormente, en la parte de la zona portuaria con mejores posibilidades de valorización, en función de su localización contigua al área central²⁵.

Para la fase dos, que se relaciona con las acciones dirigidas a conservar el resto de la zona portuaria, el proyecto no dispone de recursos, de la misma manera que en 1992, cuando este sector también fue relegado a un segundo plano. Sin embargo existe la posibilidad de que la alcaldía haga alianzas con la iniciativa privada que podría, o no, invertir en áreas públicas del sector. Este sector es el más problemático de la zona portuaria, en términos sociales y de infraestructura, contiene los cerros de Providencia y Pinto, se acerca al canal del Mangue –responsable por el desagüe de las aguas pluviales del área de la Ciudad Nueva y la plaza de Bandera–, y de la avenida Brasil, vía expresa que concentra el tráfico intenso de vehículos ligeros y, sobre todo, de vehículos pesados.

El proyecto incorpora una antigua tendencia de expansión del área central de negocios en dirección al entorno de la plaza Mauá. La alcaldía reforzó esa tendencia, y concentró sus esfuerzos financieros en conservar las áreas públicas localizadas en ese trecho. Para ello se esforzó por la construcción de dos equipamientos culturales de peso: El Museo del Mañana, que se localizará en el muelle de Mauá y cuyo proyecto será autoría de Santiago Calatrava y el Museo de Arte de Río –MAR–, que será implantado en dos edificaciones, una de ellas patrimonial (el palacio Dom João VI). También se prevé la construcción de otros equipamientos culturales en la zona portuaria, como por ejemplo el museo Olímpico (iniciativa de la alcaldía), el museo Portinari (proyecto de Oscar Niemeyer), además del acuario de la ciudad de Río de Janeiro, el AquaRIO (figuras 11 y 12). El resto del área, con localización menos privilegiada, dependerá de las iniciativas de largo plazo que “están sujetas, directamente, al futuro interés del capital privado en realizar alianzas con la alcaldía, para generando una ocupación efectiva del área”.

24 As ações consistirão da transformação do Píer Mauá em área pública, revitalização da Praça Mauá, Avenidas Barão de Tefé e Venezuela e Rodrigues Alves, demolição do viaduto da Avenida Perimetral, etc.

24 El texto extraído de la página web original de la alcaldía de la ciudad lo confirma: “Durante muchos años relegada a un segundo plano, la zona portuaria de Río de Janeiro está lista para transformarse. Lanzado en junio pasado, el Proyecto Puerto Maravilla, unión de las esferas municipal, estatal y federal, además de la iniciativa privada, pretende revitalizar toda la zona portuaria de la ciudad, transformándola en un polo turístico y de inversión para empresarios de varios sectores”. En <http://www.portomaravillario.com.br/oproyeto/>. Consultado el 20 septiembre de 2010.

25 Las acciones consistirán en la transformación del muelle Mauá en área pública, revitalización de la plaza Mauá, avenidas Barón de Tefé, Venezuela y Rodrigues Alves, demolición del viaducto de la avenida Perimetral, etc.

Se observa una tendencia estratégica de la alcaldía a crear más de un polo de ocio y de entretenimiento en el entorno de la plaza Mauá, como el de la plaza XV de Noviembre, con ocupación básicamente caracterizada por centros culturales, tales como el Palacio Imperial, el centro cultural de Correos, la Casa Francia-Brasil, el centro cultural Banco de Brasil, entre otros. En caso de que la ocupación con énfasis en museos y similares se concrete en torno a la plaza Mauá, se formará un gran y valorizado corredor a partir de la avenida Río Blanco que “incluirá” prácticamente toda la zona portuaria en el área central de la ciudad (figura 3). Resta cuestionar si esta estrategia será suficiente para la deseada utilización plena del área, los siete días de la semana, todo el año, ya que esto no ocurre en la plaza XV de Noviembre, principalmente los fines de semana y festivos.

También es importante comparar el caso del museo Guggenheim de Bilbao, citado anteriormente, con otro ocurrido en Río de Janeiro, en 2007, cuando el muelle Mauá fue considerado como el lugar ideal para abrigar la filial carioca del citado museo, proyectada por el arquitecto Jean Nouvel (figura 4). La millonaria iniciativa se canceló legal y definitivamente con base en la acción popular dirigida al Ministerio Público Estatal por el concejal Mário Del Rey (Partido Comunista Brasileiro –Pcdob–). Sin embargo, tres años después la situación política regional presentó una inédita comunión entre los intereses de las tres esferas administrativas públicas (federal, estatal y municipal), en contraste con el anterior contexto político –desde el traslado de la capital a Brasilia–. Esa aparentemente positiva “confluencia de ideas” se puede ejemplificar, entre otros aspectos, por la selección de la ciudad para ser sede de dos mega eventos mundiales: el Mundial de Fútbol (2014) y las Olimpiadas (2016).

Si por una parte, este hecho viabiliza acciones supuestamente positivas para la ciudad, como la conservación de la zona portuaria y sus barrios limítrofes; por otra parte, genera una situación preocupante pues aleja cualquier posibilidad de cuestionamiento conceptual, político o legal de los actuales proyectos en curso. La situación prácticamente excluye la posibilidad de construir el debate democrático con las comunidades locales que debería anteceder la implantación de los actuales proyectos. Todas las acciones propuestas parecen justificarse, simplemente, a partir de la inminencia del acontecimiento de los dos mega eventos mundiales.

En ese sentido también es importante observar que el Proyecto Puerto Maravilla repite la posibilidad de una drástica verticalización de la ocupación de la avenida Rodrigues Alves, a lo largo de toda su trayectoria, que podrá ser alcanzada a partir de la obtención en subasta pública de CEPACS²⁶ por propietarios de terrenos en la zona. Teóricamente,

26 Los Certificados de Potencial de Construcción Adicional CEPAC configuran una modalidad de difícil entrega del derecho a construir, nuevo movimiento urbanístico introducido por el Estatuto de la Ciudad (Ley Federal No. 10.257/2001, Capítulo II, De los instrumentos de la Política Urbana, Sección I, De los

Central da Cidade (figura 3). Resta cuestionar se esta estrategia será suficiente para la deseada utilización plena del área, en todos los períodos dos sete dias da semana, uma vez que ela já não ocorre no entorno da Praça XV de Novembro, principalmente aos fins de semana e feriados.

É importante também correlacionar o caso do Museu Guggenheim de Bilbao, citado anteriormente, com outro, ocorrido no Rio de Janeiro, em 2007, ocasião em que o Pier Mauá foi considerado local ideal para abrigar a filial carioca do citado museu, projetada pelo arquiteto Jean Nouvel (figura 4). A iniciativa milionária foi abortada legal e definitivamente com base em ação popular encaminhada ao Ministério Público Estadual pelo vereador Mário Del Rey (Partido Comunista Brasileiro –Pcdob–). No entanto, três anos depois, o quadro político regional apresentou uma inédita comunhão entre interesses das três esferas administrativas públicas (federal, estadual e municipal) – desde a mudança da capital para Brasília –, em contraste com o contexto político configurado anteriormente. Essa aparentemente positiva “conjunção de idéias” é exemplificada, dentre outros aspectos, pela escolha da cidade para ser sede de dois mega eventos mundiais: a Copa do Mundo de Futebol (2014) e as Olimpíadas (2016).

Se de um lado, o fato viabiliza ações supostamente positivas para a cidade, como a conservação da Zona Portuária e seus bairros limítrofes; de outro, gera uma situação preocupante que afasta qualquer possibilidade de questionamento conceitual, político ou legal dos atuais projetos em curso. A situação praticamente exclui a possibilidade de construção de um debate democrático com as comunidades locais que deveria anteceder a implantação dos atuais projetos. Todas as ações propostas parecem se justificar, pura e simplesmente, a partir da iminência do acontecimento dos dois mega eventos mundiais.

Nesse sentido, torna-se importante também observar que o Projeto Porto Maravilha repete a possibilidade de uma drástica verticalização da ocupação da Avenida Rodrigues Alves, ao longo de todo o seu percurso, que poderá ser alcançada a partir da obtenção, em leilão público, de CEPACS²⁵, por proprietários de terrenos na região. Teoricamente, a medida seria capaz de proporcionar uma rápida ocupação desse trecho. No entanto, geraria um conjunto arquitetônico de volu-

25 Os Certificados de Potencial Adicional de Construção –CEPAC– configuram uma modalidade de outorga onerosa do direito de construir, novo instrumento urbanístico introduzido pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001, Capítulo II - Dos Instrumentos da Política Urbana Seção I - Dos Instrumentos em Geral, Art. 4o.) que pode ser incluído na gestão do solo urbano promovida pelas prefeituras de municípios brasileiros. O poder público municipal tem a prerrogativa de estabelecer gabaritos, dentre outros parâmetros edilícios, podendo consentir a extrapolação destes, por intermédio de pagamento efetuado pelos proprietários do solo. Para tal, adota-se o índice de Aproveitamento do Terreno igual a um (área total edificada igual a área do terreno) para toda a região. Em locais como a Avenida Rodrigues e Francisco Bicalho esse índice pode chegar a 12, com taxas de ocupação que variam de 50 a 70%.

metria incompatível com a paisagem urbana local, com edifícios com mais de 30 pavimentos em sua orla.

Cabe também observar que, se de um lado a Avenida Rodrigues Alves se veria livre do inconveniente viaduto, o que configura um aspecto positivo, de outro, ganharia um conjunto de arranha-céus com vista privilegiada do mar, mas que, no entanto, impossibilitaria o restante da área de desfrutá-la. Acrescenta-se o fato dessas tipologias acarretarem também um acréscimo considerável de automóveis na área, o que geraria um grande impacto na malha viária local, com graves consequências ambientais.

A proteção legal do patrimônio cultural da área, dada por meio do tombamento de monumentos e a proteção de aspectos paisagísticos do seu ambiente cultural (1987), conforme anteriormente comentado, protegeu edificações de propriedade pública e privada. Os recursos públicos provenientes das CEPAC possuem 3% de seu montante, destinados às obras de conservação do patrimônio cultural, apenas de propriedade pública e localizados na área. Infelizmente, a determinação não contempla centenas de edificações particulares que compõem conjuntos urbanos protegidos que abrigam população tradicional e empobrecida. Esses habitantes poderiam ser beneficiados por meio de financiamento público a fundo perdido, ou a juros abaixo dos praticados no mercado, provenientes de um fundo que poderia ser criado para o fim específico da conservação do patrimônio cultural, que é previsto pelo Plano Diretor Decenal da Cidade, desde 1992 e jamais foi regulamentado. O atual quadro aponta apenas para a aplicação dos recursos públicos na melhoria das condições de infra-estrutura urbana da região que, certamente, valorizará o solo urbano e expulsará, gradativamente, a sua população tradicional e empobrecida, favorecendo a sua gentrificação²⁶.

Quanto à questão do uso residencial, a prefeitura propõe a execução do Projeto Novas Alternativas –PNA–, em parceria com a Caixa Econômica Federal –CEF–, em larga escala na área, por intermédio de desapropriações e de iniciativas do capital imobiliário. O PNA se aplicará à habitação de interesse social (baixa renda) e ao uso residencial em geral. As obras visarão à reforma de edificações preservadas e também tuteladas em ruínas ou subutilizadas²⁷. Com isso, estima-se, segundo dados divulgados pelo secretário municipal de habitação, um acréscimo de cerca de 30 mil habitantes na área, o que é preocupante²⁸.

26 Conforme matéria publicada no Jornal *O Globo*, em 01/10/2010, a Caixa Econômica Federal –CEF– órgão federal – liberou R\$ 877 milhões que serão aplicados em diversas obras na região que incluem, dentre outras, a reurbanização do Morro da Providência, implantação de novas redes de telefonia, drenagem, gás, esgoto e luz.

27 O Plano Diretor estabelece duas categorias a serem contempladas na criação de uma Área de Proteção do Ambiente Cultural –APAC–: os bens tutelados, passíveis de renovação plena e adaptação, desde que de acordo com os padrões paisagísticos protegidos pela ; e os bens preservados definidos como imóveis que devem “manter as características que tenham sido identificadas como de importância para ambiência e identidade cultural da Área, segundo critérios estabelecidos pelo órgão de tutela”.

28 Audiência pública ocorrida em 17/09/2009.

la medida sería capaz de proporcionar una rápida ocupación de ese sector. Sin embargo generaría un conjunto arquitectónico de volumetría incompatible con el paisaje urbano local, con edificios de más de 30 pisos en su alrededor.

También cabe resaltar que si por una parte la avenida Rodrigues Alves se vería libre del inconveniente del viaducto, lo cual es un aspecto positivo, por otro lado ganaría un conjunto de rascacielos con vista privilegiada al mar, pero que imposibilitaría el disfrute de esa vista al resto del sector. Adicionalmente se aumentaría considerablemente el número de automóviles en el área, lo que generaría un gran impacto en la malla vial local, con graves consecuencias ambientales.

La protección ambiental del patrimonio cultural del área, dada por medio de la declaración como patrimonio de los monumentos y la protección de aspectos paisajísticos del ambiente cultural (1987), de acuerdo con lo antes comentado, protegió edificaciones de propiedad pública y privada. Los recursos públicos provenientes de CEPAC tienen solo el 3% de sus intereses destinados a obras de conservación del patrimonio cultural, de propiedad pública, localizados en el área. Lastimosamente, la medida no contempla centenas de edificaciones particulares que conforman conjuntos urbanos protegidos y que abrigan población tradicional empobrecida. Esos habitantes podrían beneficiarse por medio de financiamiento público a “fondo perdido”²⁷, o con intereses más bajos que los del mercado, provenientes de un fondo que podría ser creado para el objetivo específico de conservar el patrimonio cultural, que está previsto en el Plan Director Decenal de la ciudad, desde 1992, y que jamás fue reglamentado. Actualmente solo se utilizan los recursos para mejorar las condiciones de infraestructura urbana de la zona que, valorizará el suelo urbano y expulsará gradualmente a su población tradicional y empobrecida, favoreciendo su gentrificación²⁸.

Con respecto al uso residencial, la alcaldía propone la ejecución del Proyecto Nuevas Alternativas –PNA– a gran escala en el área,

Instrumentos en General, art. 4º) que puede ser incluido en la gestión del suelo urbano promovida por las alcaldías de municipios brasileros. El poder público municipal tiene la prerrogativa de establecer niveles, entre otros parámetros edilicios, pudiendo aprobar la extrapolación de éstos, por medio de pago efectuado por los propietarios del suelo. Para eso se adopta el índice de Aprovechamiento del Terreno igual a uno (área total edificada igual a área del terreno) para toda la zona. En lugares como la avenida Rodrigues y Francisco Bicalho ese índice puede llegar a 12, con tasas de ocupación que varían de 50% a 70%.

27 N. de T. El financiamiento a “fondo perdido” se refiere a los casos en que quien presta el capital no tiene expectativas de recuperarlo.

28 De acuerdo con la publicación del diario *O Globo*, en 01/10/2010, la Caja Económica Federal –CEF–, organismo federal, entregó 877 millones de reales (USD\$510'477.283) que serán aplicados en diversas obras en la zona, que incluyen, entre otras, la reurbanización del cerro de la Providencia, la implantación de nuevas redes de telefonía, drenaje, gas, alcantarillado y luz.

en alianza con la Caja Económica Federal –CEF–, por medio de expropiaciones e iniciativas del capital inmobiliario. El PNA se aplicará a la vivienda de interés social (para población de bajos ingresos) y al uso residencial en general. Las obras tendrán la finalidad de reformar las edificaciones preservadas y tuteladas en ruinas o subutilizadas²⁹. Según los datos divulgados por el secretario municipal de vivienda se estima un preocupante incremento de cerca de 30 mil habitantes en el área³⁰.

Es innegable que el PNA se constituye en una iniciativa loable que pretende rescatar el uso residencial de edificaciones protegidas, principalmente aquellas localizadas en el Centro. Sin embargo, su aplicación en una escala amplia demanda ciertos cuidados, que incluyen el monitoreo de la densidad poblacional del área, un análisis previo detallado de su contexto social, así como ajustes en los parámetros proyectuales adoptados, pretendiendo hacer compatibles las intervenciones con las limitaciones físicas de las edificaciones preservadas (Carlos, 2007: 95). La protección de la memoria arquitectónica no se restringe a la conservación de fachadas. Incluye soluciones arquitectónicas relacionadas con el tipo de lote, el clima local y la malla urbana. Aunque arruinadas, no dejan de ser parte de tipologías arquitectónicas³¹.

En cuanto a la densidad es importante resaltar que la típica casa de más de un piso de los siglos XIX y XX, tenía originalmente el primer piso ocupado por actividad comercial y uno superior con una o dos unidades de vivienda. Los proyectos de adaptación de uso residencial propuestos por el PNA priorizan la viabilidad económica del emprendimiento imponiendo un número exageradamente alto de viviendas para el tipo de edificación y la malla urbana que las recibirá. Esa preocupación aumenta de cara a un área urbana de menores dimensiones que las previstas oficialmente (figura 2). Se deduce que la iniciativa podrá contribuir positivamente en la densificación sustentable del área portuaria, siempre y cuando estos problemas sean calculados. De lo contrario, estaremos cambiando, en corto o mediano plazo, el actual problema de degradación y baja densidad poblacional, por densidades altísimas y todos los problemas urbanos que éstas implican.

É inegável que o PNA se constitui em iniciativa louvável que visa resgatar o uso residencial em edificações protegidas, principalmente aquelas localizadas no Centro. No entanto, a sua aplicação em larga escala necessita de certos cuidados, que incluem o monitoramento da densidade populacional da área, uma análise detalhada e prévia do seu contexto social, bem como ajustes nos parâmetros projetuais adotados, visando compatibilizar as intervenções com as limitações físicas das edificações preservadas (Carlos, 2007: 95). A proteção da memória arquitetônica não se restringe a apenas à conservação de fachadas. Por trás delas existem soluções arquitetônicas relacionadas ao tipo de lote, de clima local e de malha urbana. Mesmo arruinadas, não deixam de ser partes de tipologias arquitetônicas²⁹.

No tocante ao aspecto da densidade é importante observar que um sobrado típico da virada do século XIX-XX, possuía originalmente um pavimento térreo ocupado por atividade comercial e um superior ocupado por uma ou duas unidades habitacionais. Os projetos de adaptação de uso residencial propostos pelo PNA priorizam a viabilidade econômica do empreendimento impondo um número exageradamente alto de habitações para o tipo de edificação e malha urbana a recebê-las. Essa preocupação aumenta em face de uma área urbana de dimensões não tão extensas, quanto às previstas oficialmente (figura 2). Deduz-se que a iniciativa poderá contribuir positivamente para o adensamento sustentável da zona portuária, desde que sejam equacionados estes problemas. Do contrário estaremos trocando, em curto-médio prazo, o atual problema da degradação e da baixa densidade populacional, por densidades altíssimas e todos os demais problemas urbanos dela decorrentes.

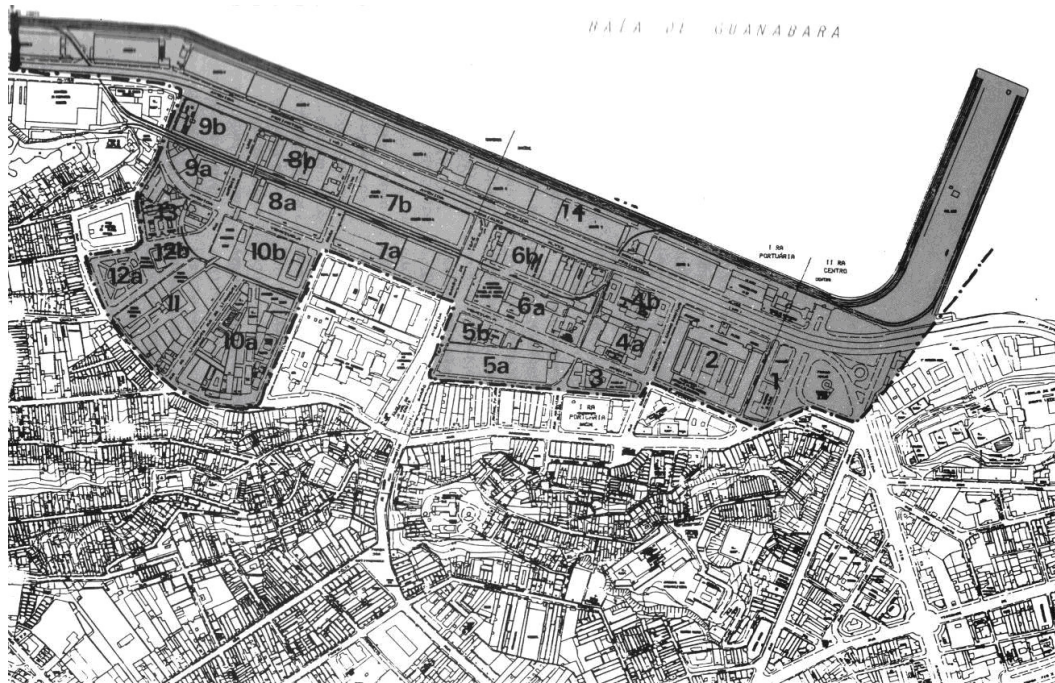
29 El Plan Director establece dos categorías para ser contempladas en la creación de un Área de Protección del Ambiente Cultural –APAC–: los bienes tutelados, candidatos a renovación plena y adaptación, siempre y cuando se ajusten a los patrones paisajísticos protegidos por ella y los bienes preservados definidos como inmuebles que deben “mantener las características que hayan sido identificadas como de importancia ambiental y de identidad cultural del área, según criterios establecidos por el órgano de tutela”.

30 Audiencia pública del 17 de septiembre de 2009.

31 En el caso de las ciudades y barrios históricos existe una estrecha relación entre la dimensión edilicia y la urbana, entre los modelos de vivienda y la forma de ocupación, creando lazos entre la tipología edilicia y la morfología urbana. Se concluyó que la conservación urbana debe preocuparse por hacer viable la evolución de las relaciones entre forma (edificaciones, malla urbana) y contenido (aspectos sociales y culturales).

29 No caso das cidades e bairros históricos, existe uma estreita relação entre a dimensão edilícia e a urbana, entre os modelos habitacionais e a forma de ocupação, criando laços entre a tipologia edilícia e a morfologia urbana. Conclui-se assim que a conservação urbana deve preocupar-se em viabilizar a evolução das relações entre forma (edificações, malha urbana) e conteúdo (aspectos sociais e culturais).

Figura 1. Área de Especial Interesse Urbanístico –AEIU–, estabelecida em 1992 e praticamente retomada em 2010, referente ao aterro realizado no início do século XX.



Fonte: Carlos (1994)

Figura 1. Área de Interés Urbanístico Especial –AEIU–, estabelecida en 1992 y prácticamente retomada en 2010, referente al relleno realizado a inicios del siglo XX.

Fuente: Carlos (1994)

Figura 2. Proposta de uso habitacional de interesse social e residencial na área do Projeto Porto Maravilha, com previsão de recebimento de população adicional estimada em 30 mil habitantes. Cenário preocupante em termos de densidade populacional.



Fonte: Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2010

Figura 2. Propuesta de uso para vivienda de interés social y residencial en el área del Proyecto Puerto Maravilla, con proyecciones de capacidad para una población adicional estimada en 30 mil habitantes, escenario preocupante en términos de densidad poblacional.

Fuente: Proyecto Puerto Maravilla, Alcaldía de Rio de Janeiro, 2010

Figura 3. Articulación entre los centros de ocio y entretenimiento de las plazas XV de Noviembre y Mauá, organizados a partir de la avenida Río Blanco. Especialización cuestionable de usos en el centro de la ciudad.



Fuente: autor con base ortofoto (Google Maps)

Figura 3. Articulação entre os centros de lazer e entretenimento da Praça XV e da Praça Mauá, organizados a partir da Avenida Rio Branco. Especialização questionável de usos no Centro da Cidade.

Fuente: Autor com base em orto foto (Google Maps)

Figura 4. Maqueta electrónica del proyecto Guggenheim en el muelle Mauá, de autoría de Jean Nouvel (2006-2007). La propuesta fue cancelada debido a la acción popular mediada por el Ministerio Público Estatal. El polémico proyecto arquitectónico proponía una “selva subacuática” en pleno Río de Janeiro.

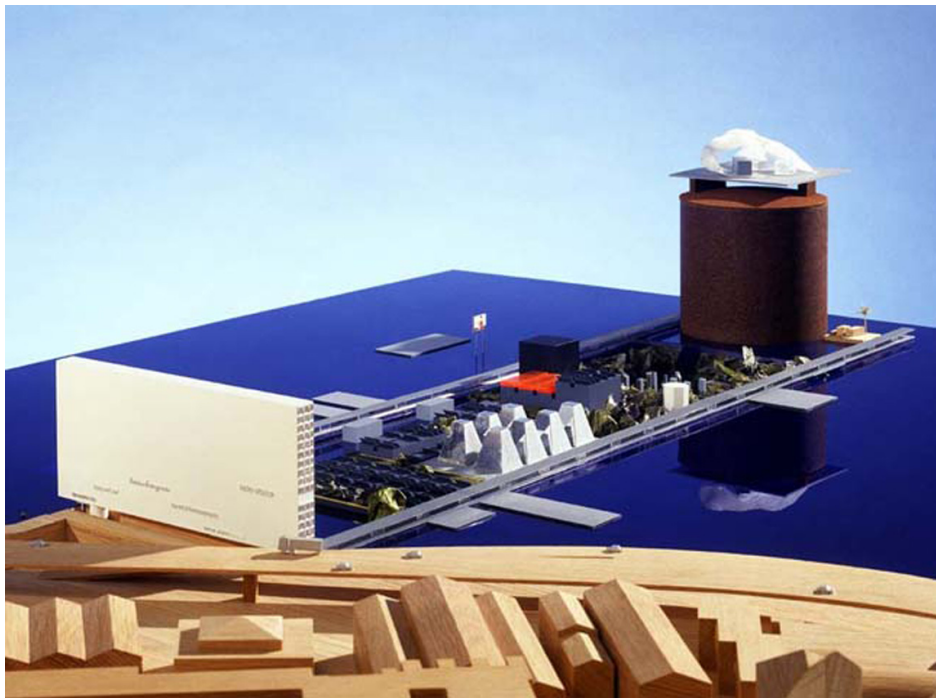


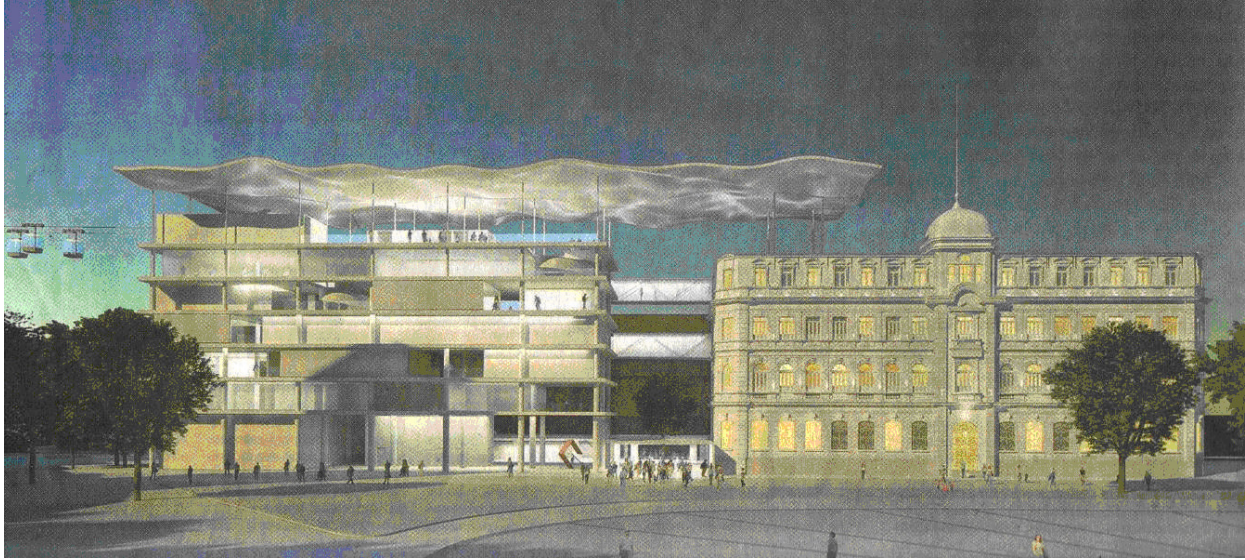
Figura 4. Maquete eletrônica do projeto Guggenheim no Pier Mauá de autoria de Jean Nouvel (2006-2007). A proposta foi abortada em virtude de ação popular impetrada pelo Ministério Público Estadual. O polêmico projeto arquitetônico previa uma “floresta subaquática”, em pleno Rio de Janeiro.

Fuente: Consultado el 18 de septiembre de 2010 en la World Wide Web: http://museuguggenheim2009.blogspot.com/2009/11/guggenheim-no-rio-de-janeiro_2916.html

Fuente: http://museuguggenheim2009.blogspot.com/2009/11/guggenheim-no-rio-de-janeiro_2916.html, visitado em 18/09/2010

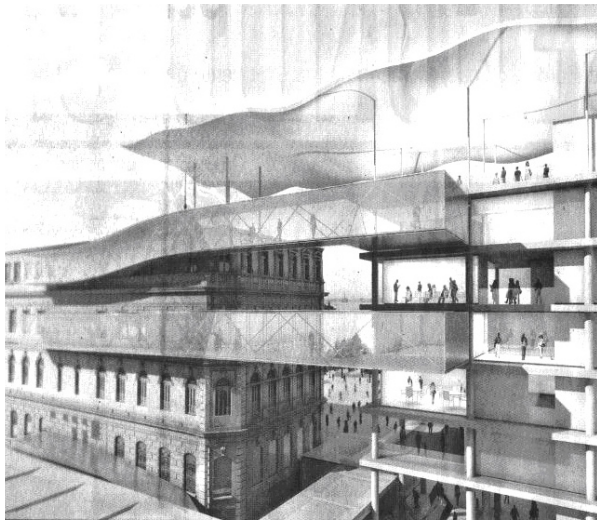
Figuras 5 e 6. Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR), projetado pelo Escritório Bernardes Jacobsen.

Figura 7. Vista aérea das duas edificações em suas configurações originais.



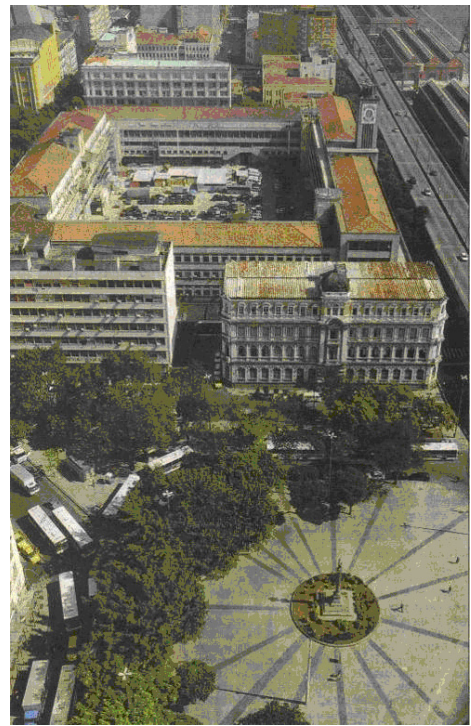
Figuras 5 y 6. Museo de Arte de Río de Janeiro –MAR–, proyectado por la oficina Bernardes Jacobsen.

Figura 7. Vista aérea de las dos edificaciones originales.



Fonte: Jornal O Globo, domingo, 03/05/2010 – Segundo Caderno: 1 - 2

Fonte: Jornal O Globo, domingo, 30/05/2011 – Segundo Caderno: 1



Fuente: Diário O Globo, domingo 3 de mayo de 2010 – Segundo Cuaderno: 1-2

Fuente: Diário O Globo, domingo 30 de mayo de 2010, Segundo Cuaderno: 1

Figura 8. Museo Cândido Portinari, proyecto de Oscar Niemeyer, croquis del arquitecto.



Figura 8. Museu Cândido Portinari, projeto Oscar Niemeyer, croquis do arquiteto.

Fuente: Diário O Globo, 05 de junio de 2010 - RIO: 14

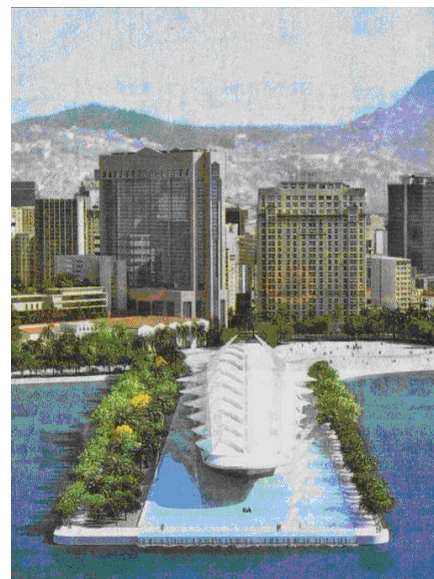
Fuente: Jornal O Globo, de 05/06/2010 – RIO: 14

Figura 9. Artículo publicado en el diario O Globo domingo, del 6 de junio de 2006 (p. 5) sobre el aspecto del futuro Museo del Mañana, concebido por Santiago Calatrava.

Figura 9. Matéria no jornal O Globo, domingo, 06/06/2010: 5, sobre o aspecto do futuro Museu do Amanhã no Píer Mauá, autoria de Santiago Calatrava.

Figura 9. Maqueta electrónica del edificio para el Museo del Mañana. Proyecto ancla propuesto para la región.

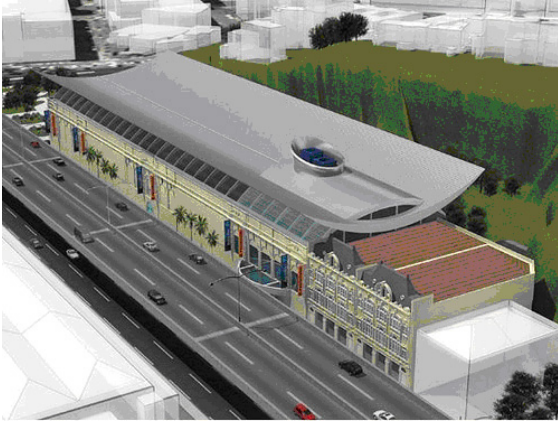
Figura 10. Maquete eletrônica do prédio do Museu do Amanhã. Projeto âncora proposto para região.



Fuente: Diário O Globo domingo 20 de junio de 2010. Rio: 26

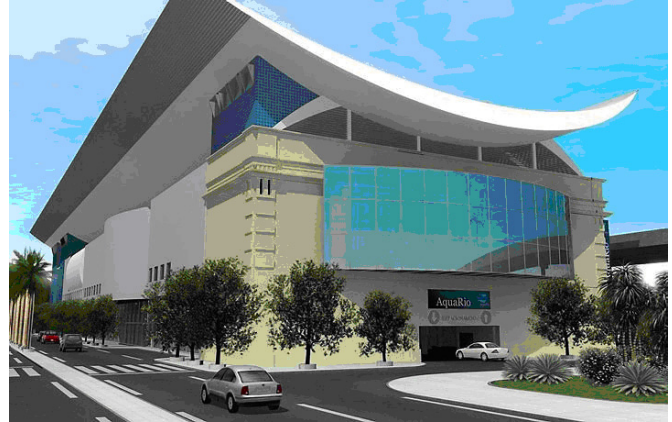
Fuente: Jornal O Globo, domingo, 20/06/2010, Rio:26L1

Figuras 11 e 12. Maquete eletrônica do prédio do AquaRIO.



Fonte: www.portomaravilhario.com.br, visitado em 18/06/2010

Figuras 11 y 12: Maqueta electrónica del edificio para AquaRIO.



Fuente: Consultado el 18 de junio de 2010 de la Wordl Wide Web: www.portomaravilhario.com.br

4. Considerações finais

Em face das características da zona portuária carioca, abordadas anteriormente, e as atuais estratégias de conservação adotadas pela prefeitura da Cidade, torna-se fundamental o exercício da memória e da reflexão.

O projeto encampado pela prefeitura e denominado de forma alvissareira, como *Porto Maravilha*, esconde sérios impactos e consequências que podem agravar o quadro social e urbanístico da região, com reflexos em toda a Cidade. A expectativa das comunidades residentes, contida por mais de 26 anos de espera por soluções originais e eficazes que fizessem frente aos graves e complexos problemas sociais e econômicos registrados pela área, parece ter sido definitivamente frustrada.

Apesar do otimismo que pode acometer alguns setores da população carioca, o projeto desagradou aos principais envolvidos, ou seja, às comunidades residentes, pouco ou nada ouvidas ao longo do processo de aprovação das atuais propostas e medidas legais. A Câmara de Vereadores da Cidade, o foro ideal para os debates sobre o tema da conservação da área, encontra-se envolta, desde 2002, em grave crise ética e moral, materializada pelo grande número de vereadores envolvidos com interesses outros que se distanciam cada vez mais daqueles da população carioca. A prova efetiva dessa crise é a revisão do Plano Diretor Decenal da Cidade (1992) que deveria ser decenal e ainda se arrasta pelos gabinetes e comissões da casa, tendo sido iniciada em 2007. O processo de revisão incluiu pressões políticas pela validação de emendas sem autoria ao seu texto, estratégia finalmente sepultada em junho desse ano ³⁰.

30 Segundo nota (Opinião) publicada no jornal *O Globo* de 16/06/2010: “Em inesperada demonstração de tino, a Câmara Municipal do Rio desconsiderou emendas ao Plano Diretor de autoria desconhecida”.

4. Consideraciones finales

De cara a las características de la zona portuaria carioca, abordadas anteriormente, y a las actuales estrategias de conservación adoptadas por la alcaldía de la ciudad, se hace fundamental un ejercicio de memoria y reflexión.

El proyecto adoptado por la alcaldía y denominado de forma propagandística como Puerto Maravilla, esconde serios impactos y consecuencias que pueden agravar la situación social y urbanística de la zona, con efectos en toda la ciudad. La expectativa de las comunidades residentes, que por más de 26 años esperó soluciones originales y eficaces que encararan los graves y complejos problemas sociales y económicos del área, parece haber sido definitivamente frustrada.

A pesar del optimismo que puede generar en algunos sectores de la población carioca, el proyecto no agrada a sus principales involucrados, es decir, a las comunidades residentes, poco o nada escuchadas a lo largo del proceso de aprobación de las actuales propuestas y medidas ilegales. El concejo de la ciudad, lugar ideal para los debates sobre el tema de la conservación del área, se encuentra, desde 2002, en una grave crisis ética y moral que se manifiesta en el gran número de concejales involucrados con otros intereses que se distancian cada vez más de los de la población carioca. La prueba efectiva de dicha crisis es la revisión del Plan Director Decenal de la ciudad (1992) que debería ser decenal pero todavía se arrastra por los gabinetes y las oficinas, aunque fue iniciada en 2007. El proceso de revisión incluyó presiones políticas por la aprobación de enmiendas con textos sin firmar, estrategia finalmente sepultada en junio de este año³².

32 Según opinión publicada en el diario *O Globo*, 16 de junio de 2010: “En inesperada demostración de sensatez, la Cámara Municipal de Río no tuvo en cuenta correcciones al Plan Director de autoría desconocida”.

Siendo así, se observa que la ciudad se “ofrece” cada vez más a los intereses del capital en detrimento de los relacionados con la población carioca. Esa situación tiende a agravarse con la inclusión de la ciudad en el calendario de eventos internacionales, como por ejemplo, el Mundial de Fútbol de 2014, y las Olimpiadas de 2016. Grandes y “convincientes” justificaciones que tendrán guardadas muchas sorpresas.

Sendo assim, observa-se que a Cidade é cada vez mais “oferecida” aos interesses do capital em detrimento daqueles relacionados à população carioca. Esse quadro tende a se agravar com a inclusão da cidade no calendário de eventos internacionais, como por exemplo, a Copa do Mundo, em 2014, e as Olimpíadas, em 2016. Grandes e “convincientes” justificativas que ainda nos reservarão muitas surpresas.

5. Bibliografia

Libros

- ABREU, Maurício de A. (1987). *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio/Ed. Jorge Zahar.
- ARANTES, Otília (2000). “Uma Estratégia Fatal - A Cultura nas Novas Gestões Urbanas”. En: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia. *A Cidade do Pensamento Único*. Petrópolis: Vozes.
- ARANTES, Otília (2001). *Urbanismo em Fim de Linha*. São Paulo: Edusp.
- ARGAN, Giulio Carlo ([1984]1992). *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Ed. Martins Fontes.
- CARDOSO, Elizabeth Dezouart; VAZ et al. (1987). *História de Bairros - Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora Índex.
- CASTELLO, Lineu (2007). *A Percepção de Lugar: Repensando o Conceito de Lugar em Arquitetura-Urbanismo*. Porto Alegre: Propar-Ufrgs.
- CHOAY, Françoise (2001). *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade/Unesp.
- CURY, Isabelle (org.) ([1995] 2004). *Cartas patrimoniais* (3ª ed. rev. aum.). Rio de Janeiro: Iphan.
- GIOVANNONI, Gustavo ([1931]1998). *L'Urbanisme face aux villes anciennes*. Paris: Éditions du Seuil.
- GUTIÉRREZ, Ramón (1989). *Arquitetura latino-americana - Textos para Reflexão e Polêmica*. São Paulo: Nobel.
- HEIDEGGER, Martin (2001). “Construir, habitar, pensar”. En: *Ensaio e Conferências*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2ª edição, pp. 125-141.
- HEIDEGGER, Martin (2001). “A Coisa”. En: *Ensaio e Conferências*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2ª edição, pp. 143-164.
- HOLANDA, Aurélio Buarque de (1975). *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 1ª edição (2ª impressão). Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira.

- JOKILEHTO, Jukka (1996). "International Standards Principles and Chartes of Conservation". En: MARKS, Stephen (ed.) *Concerning Buildings - Studies in Honour of Sir Bernard Fielden*. Oxford: Architectural Press, pp. 55-81.
- LA REGINA, Adriano (1982). *Preservação e Revitalização do Patrimônio Cultural na Itália*. São Paulo: FAU-USP.
- LEFEBVRE, Henry (1991). *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes.
- LYNCH, Kevin (1981). *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa: Edições 70.
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1984). *Genius Loci: Towards Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.
- VALLADARES, Licia do Prado (2005). *A Invenção da Favela: do Mito de Origem a favela.com*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- VASCONCELLOS, Lélia Mendes de y MELLO, Maria Cristina Fernandes de (2006). "Re: atrás de, depois de..." En: VARGAS, Heliana Comin, CASTILHO, Ana Luisa Howard de. *Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias e Resultados* (2006). São Paulo: Manole.

Artículos en periódicos

- ALBUQUERQUE, Marli Brito Moreira de, (1985) "Porto do Rio de Janeiro: Estigma e História". En: *Revista do Rio de Janeiro*, vol. 1. Niterói: UFF, Departamento de História, pp. 87-93.
- CARLOS, Claudio Antonio S. Lima (1994). "Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro: Apogeu, decadência e Revitalização". En: *Cadernos do Patrimônio Cultural/Secretaria Municipal de Cultura*, vol 3, No. 4-5. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio cultural, pp. 79-84.
- CARLOS, Claudio Antonio S. Lima (2007). "Verticalização Contida por Formas Históricas". En: *Forum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, vol. 1, No. 1 (set./dez). Belo Horizonte: Macps; Cedodal; IEDS.
- GUTIÉRREZ, Ramón (2004). "Transferencias, creatividad y rutina en los centros históricos de Iberoamérica: políticas e improvisaciones". En: *Topos - Revista de Arquitectura e Urbanismo*, vol. 1, No. 2 (jan). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, pp. 26-35.
- RABHA, Nina Maria de Carvalho (1985). "Cristalização e Resistência no Centro do Rio de Janeiro". En: *Revista do Rio de Janeiro*, vol. 1. Niterói: UFF, Departamento de História, pp. 35-59.
- RABHA, Nina Maria de Carvalho (1994). "Entre Ontem e Amanhã, Acontecer Hoje". En: *Cadernos do Patrimônio Cultural/Secretaria Municipal de Cultura*, vol. 3, No. 4-5. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio Cultural, pp. 63-65.
- SAMPAIO, Júlio César Ribeiro (1994). "A Trajetória da Preservação dos Bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo". En: *Cadernos do Patrimônio Cultural/Secretaria Municipal de Cultura*, vol. 3, No. 4-5. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio Cultural, pp. 68-77.

TORRES RIBEIRO, Ana Clara (1994). "Entre Ontem e Amanhã, Acontecer Hoje". En: *Cadernos do Patrimônio Cultural/Secretaria Municipal de Cultura*, vol. 3, No. 4-5. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio Cultural, pp. 63-65.

TORRES RIBEIRO, Ana Clara (2009). "Presentificação, impulsos globais e espaço urbano: o novo economicismo". En: *Le Monde Diplomatique - Brasil/Encarte CLACSO*, Número 24/julho 2009. São Paulo: Instituto Polis, pp. 21-23.

Artículos en memorias de eventos

SAMPAIO, Júlio César Ribeiro (2007). "Gentrification: is it Possible to Avoid it?" En: *Anais do Quinto Seminário Internacional de Conservação Urbana - Mudando o papel e a relevância das cartas de conservação urbana*. Recife: 19-21 de noviembre.

Textos eletrônicos

CODET, Olivier (1999). *Glosario*. Consultado el 1 de octubre de 2010 en la World Wide Web: <http://www2.archi.fr/SIRCHAL/glossair/glosdefp.htm#G>.

JACQUES, Paola Bernstein (2000). "Espetacularização Urbana Contemporânea". En: *Revista Urbana*. Rio de Janeiro. Consultado el 20 de julio de 2003 en la World Wide Web: www.geocities.com/revistaurba/turba051.htm.

WILSON, William Julius (1993). "The 'Underclass' and Structural Racism", Reseña de: *The Ghetto Underclass: Social Science Perspectives (todo en cursiva)*. London: Consultado el 7 de octubre de 2010 en la World Wide Web: http://www.utexas.edu/lbj/rhodesprp/01_02/divide/under.htm.

ZANCHETI, Sílvio Mendes (2007). *Conservação integrada e novas estratégias de gestão*. Consultado el 8 de abril de 2007 en la World Wide Web: www.archi.fr/SIRCHAL/seminair/sirchal4/Zancheti-VPT.htm.

http://museuguggenheim2009.blogspot.com/2009/11/guggenheim-no-rio-de-janeiro_2916.html. Consultado el 18 de septiembre de 2010.

www2.rio.rj.gov.br Porto Maravilha. Consultado el 1 de octubre de 2010.