



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input checked="" type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Nova imagem da margem: projetos urbanos frentes de água - estudos de caso na Holanda

Reimagining the Edge: waterfront urban projects - case studies in the Netherlands
Nueva imagen del margen: proyectos urbanos en frentes de agua - estudios de caso en los Países Bajos

VASCONCELOS, Ana Cecília Serpa Braga (1)

(1) Professora auxiliar, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Fortaleza, Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, UPM, São Paulo, SP, Brasil;
email: anaceciliavas@yahoo.com.br

Nova imagem da margem: projetos urbanos em frentes de água - estudos de caso na Holanda

Reimagining the Edge: waterfront urban projects - case studies in the Netherlands

Nueva imagen del margen: proyectos urbanos en frentes de agua - estudios de caso en los Países Bajos

RESUMO

Este artigo procura refletir acerca de projetos urbanos recentes localizados em frentes de água, como estratégias para transformação da imagem da cidade (ou de setores específicos da mesma) e, assim, incentivar novas atividades econômicas na área e suas redondezas e (ou) promover a conexão (ou reconexão) da cidade com a natureza (água), de forma combinada com a melhoria dos seus espaços públicos, além de inseri-la na dinâmica da economia mundial. Procuramos compreender o alcance de tais projetos e os seus processos de implantação. Os estudos de caso investigados concentram-se no território holandês, sejam eles a área do *Kop van Zuid*, em Roterdã, e a margem sul do Rio IJ, em Amsterdã. Na primeira parte, abordam-se as discussões inerentes à condição das cidades contemporâneas; na segunda aportamos ao entendimento do contexto holandês e a verificação dos projetos selecionados. Por fim, refletimos acerca das lições que podem subsidiar o caso brasileiro. Pretendemos contribuir na formação de um repertório internacional que possa apoiar novas discussões e reflexões acerca da experiência brasileira, e latino-americana.

PALAVRAS-CHAVE: projetos urbanos, frentes de água, imagem, contexto holandês

ABSTRACT

*This paper aims to discuss about waterfront urban projects, as strategies to transform the city's image (or specific sectors of it) and thus, encourage new economic activities in the area and its surroundings and connect or reconnect the city with nature (water) considering the improvement of its public spaces, and insert it into the dynamics of the world economy. We seek to understand the scope of these projects and their implementation processes. Two case studies placed in the Dutch territory are investigated: the *Kop van Zuid*, in Rotterdam, and the south bank of the River IJ, in Amsterdam. In the first part, we discuss arising questions that deal with the condition of contemporary cities; comprehension of the Dutch context and verification of the selected projects. Finally, we reflect on the lessons that can be useful for Brazilian case. In addressing foreign experiences, we intend to contribute to the formation of an international repertoire that can support new discussions and reflections on the Brazilian and Latin American experiences.*

KEY-WORDS: urban projects, waterfronts, image, Dutch context

RESUMEN

*En este trabajo se discute acerca de los proyectos urbanos ubicados en frentes de agua, como estrategias de transformación de la imagen de la ciudad (o sectores específicos de la misma) y su capacidad de alentar nuevas actividades económicas en la zona y sus alrededores y (o) promover la conexión de la ciudad con la naturaleza (el agua), combinado con la renovación de sus espacios públicos, y la inserción en la dinámica de la economía mundial. Buscamos entender el alcance de estos proyectos y de sus procesos de implementación. Los dos estudios de casos investigados se concentran en el territorio holandés: el *Kop van Zuid*, en Rotterdam y la margen sur del río IJ en Amsterdam. En la primera parte, se discuten cuestiones derivadas de la condición de la ciudad contemporánea; después, el contexto holandés y la verificación de los proyectos seleccionados. Por último, se hace una reflexión sobre las lecciones que se pueden subvencionar el caso brasileño. Intencionamos contribuir a la formación de un repertorio internacional que puede apoyar a los nuevos debates y reflexiones sobre la experiencia brasileña y latinoamericana.*

PALABRAS-CLAVE: proyecto urbano, frentes de agua, image, contexto de los Países Bajos



1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, muitos centros urbanos têm sido palco de projetos em orlas (frentes de água), que visam conferir à cidade uma nova imagem. Essas ações revelam-se como estratégias para incentivar novas atividades econômicas na área e suas redondezas e (ou) promover a conexão (ou reconexão) da cidade com a natureza (água), de forma combinada com a melhoria dos seus espaços públicos, além de inseri-la na dinâmica da economia mundial. Alguns projetos já implementados ou em fase avançada de implementação podem suscitar reflexões acerca de seus alcances socioespaciais.

Embora seja um tema recorrente em pesquisas recentes, essa abordagem ainda mostra-se relevante ao considerarmos as discussões e questões inerentes à cidade contemporânea. Consideremos, por exemplo que, em contextos tão diversos, cidades do mundo ocidental passaram por significativas transformações no que se refere à organização econômica, fato que afetou as esferas da produção e do consumo, como afirma Muñoz (2008), envolvendo diretamente o campo da arquitetura e do urbanismo.

Assim, essa pesquisa, que é parte de uma tese de doutorado em desenvolvimento, procura refletir acerca desse projetos, seus objetivos e alcances. Foram selecionados dois projetos urbanos no território holandês, sejam eles, respectivamente: *Kop van Zuid*, em Roterdã e a requalificação da margem sul do Rio IJ (*IJ-oever*), em Amsterdã. Os critérios de seleção seguiram as seguintes premissas:

- relevância no contexto nacional e internacional
- projetos urbanos em frente de água já implementados ou em fases avançadas de implementação, que tenham como premissa incentivar novas atividades econômicas ou mudar a imagem da área de implementação, tendo portanto, impacto socioeconômico na área e em suas vizinhanças.
- publicações existentes sobre o projeto e acesso às mesmas

Como etapas metodológicas, foram realizadas as seguintes atividades: pesquisa bibliográfica, registros *in loco* e entrevistas com técnicos especializados. Na primeira parte, abordaremos as discussões inerentes à condição das cidades contemporâneas; na segunda aportaremos ao verificação dos projetos selecionados e o entendimento do contexto holandês. Por fim, refletiremos acerca das lições de cada caso estudado. Ao abordarmos experiências estrangeiras, pretendemos contribuir na formação de um repertório internacional que possa subsidiar novas discussões e reflexões acerca da experiência brasileira, e latino-americana.

2 NOVAS IMAGENS E A CIDADE CONTEMPORÂNEA

Uma das vias pelas quais podemos compreender as peculiaridades da cidade contemporânea pode ser pelo processo de globalização e implementação de políticas públicas que se utilizam de projetos urbanos como meios de alcançar, mesmo contraditoriamente, uma inserção na dinâmica da economia mundial. Como explicam Somekh e Campos (2005) projetos urbanos podem ser entendidos como iniciativas de renovação urbana concentradas em setores urbanos específicos, com ações públicas e privadas em parceria, cujos investimentos e intervenções seguem um plano urbanístico. Essas podem ser apoiadas no redesenho do espaço urbano e arquitetônico, em normas legais específicas e em novas articulações institucionais e formas de gestão.



No contexto europeu, desde a década de 1970, muitas atividades portuárias foram transferidas dos centros históricos para outras áreas das cidades, deixando uma grande parte de edifícios e áreas em desuso, mas com grande potencial para intervenções e reabilitação. Durante a década de 1980, observamos a necessidade de trazer de volta às áreas industriais obsoletas a vida, as pessoas, os negócios, o comércio. Nessa época, já era possível encontrar a implementação de projetos de reestruturação de áreas obsoletas como alta prioridade na agenda de algumas cidades, a exemplo do desenvolvimento da área portuária de Londres (London Docklands).

Não obstante a tradição do plano físico-territorial no urbanismo europeu, observamos desde o final dos anos 1970, o destaque de operações pontuais, como o caso francês e a instituição das Zones d'Aménagement Concerté (ZAC's) bem como a experiência na Espanha, dos Programas de Actuación (PAU's). Vale ressaltar aquele contexto econômico, marcado pelo fim dos financiamentos dos governos centrais para habitação e infraestrutura urbana (Compans, 2005).

Na década de 1990, já era possível verificar uma hegemonia quanto às prioridades dos governantes locais no contexto, que buscavam a ampliar as vantagens competitivas para garantir a atratividade econômica de suas respectivas cidades, como afirma Compans (2005). No caso de áreas portuárias, essas estratégias visavam reverter o quadro de declínio econômico em que se encontravam. Assim, melhorar a qualidade ambiental - do ponto de vista social e físico - das frentes de água que passaram pelo processo explicitado acima era a prioridade nos anos 1990. Projetos como a área portuária de Baltimore e o desenvolvimento de Boston são casos exemplares que refletem esse momento.

Características marcantes da nova concepção de urbanismo observada por Compans (2005) são: a ênfase em projetos pontuais e o caráter de flexibilidade de controle público sobre o uso e ocupação do solo. Apoiado na lógica da maximização de oportunidades oferecidas pelo mercado, operações específicas (*master projects*) seriam desenvolvidas a partir de intervenções públicas na escala microlocal. Essas ações poderiam alavancar processos de reestruturação, revitalização ou renovação urbana. No contexto latino-americano, a produção recente da arquitetura e dos espaços públicos nas metrópoles revela, por um lado, uma preocupação em acompanhar as tendências imagéticas da atualidade, ou como diz Benévolo (2007, p.408), "o que se faz noutros lugares", numa forma de inserção globalizada.

Assim, em diferentes geografias, a exemplo do continente europeu e sul-americano, é possível identificar experiências que visam conferir uma nova imagem à cidade ou a uma determinada área da mesma, tirando partido da água como elemento visual ou conector. Destacamos como um dos instrumentos aplicáveis nesse processo, o marketing urbano, cuja finalidade é a promoção ou "venda" da cidade, o que pode incluir a criação e divulgação de uma imagem "de marca" positiva e sólida para a cidade, a construção e divulgação de atrações turísticas (tanto equipamentos como eventos), oferta de infraestrutura de qualidade e o aprimoramento de seus espaços públicos (Compans, 2005).

3 PROJETOS URBANOS EM FRENTES DE ÁGUA NO CONTEXTO HOLANDÊS

O CASO DAS DOCAS SUL DO RIO IJ¹ EM AMSTERDÃ - HOLANDA

Apesar do relevante papel da água no desenvolvimento urbano da cidade de Amsterdã, no século XIX essa cidade "virou as costas" para sua orla ribeirinha. A construção da estação central de Amsterdã provocou uma ruptura na relação entre a cidade e o Rio Ij.

Marshall (2001) reconhece que uma das preocupações centrais no que tange aos esforços de renovação da frente ribeirinha tem sido reestabelecer essa conexão que havia se perdido. No entanto, em entrevistas realizadas a especialistas, estes reconheceram que o principal objetivo era dinamizar a economia da área, através do estímulo de novas atividades econômicas no local do projeto.

O Rio Ij tivera importância ao conectar a cidade de Amsterdã ao restante do mundo. Antes da construção da estação central, de 1882 a 1889, havia uma conexão direta entre a cidade e o mar. Com a construção da ferrovia, primeiro equipamento da margem sul do rio, e da estação, o "cordão umbilical" da cidade passou a ser a própria estação e não mais o Rio Ij. Apesar do papel desempenhado pelo porto, para a economia de Amsterdã, a cidade passou, a partir de então, a virar as costas para o rio.

Novas frentes de água para uma nova Amsterdã

Desde os anos 1980 ocorreram discussões sobre a regeneração das docas do Rio Ij. Ressalta-se que, em muitas cidades, o período anterior (pós-segunda guerra mundial) havia sido marcado pelo declínio das indústrias ligadas ao porto. Esse processo, em Amsterdã, começou com o término da construção do Canal do Mar do Norte, desde 1875, mas continuou durante todo o século XX. O esvaziamento de áreas portuárias, transferidas para outros locais na cidade, mostrou-se como uma oportunidade de reabilitação das docas do Rio Ij, situadas na margem norte e na margem sul do rio, como meio de restabelecer conexões entre a cidade histórica e o rio.

Localizada de forma adjacente à ferrovia, a margem sul do Rio Ij constitui-se de cinco "ilhas" (ocupação do século XIX) que se estendem linearmente a leste e a oeste da estação central. Essa configuração, existente desde o século XIX, passou a apresentar demandas para nova infraestrutura.

Em 1984, a prefeitura começou um processo de planejamento para as Docas Sul do Rio Ij, através de um concurso de projeto. Entretanto, somente em 1990 foi criado um plano integrado para a área pela companhia financeira responsável (Amsterdam Waterfront Finance Company - AWF). Através da companhia, foram produzidos um plano de negócios e um projeto urbano inovador, de autoria da equipe do arquiteto Rem Koolhaas, a ser implementado como parcerias público-privadas. Para viabilizar os altos custos do projeto, seria necessário que todos os edifícios de escritórios fossem localizados nas margens do Ij. Entretanto, isso não ocorreu, porque o mercado já havia se interessado e "descoberto" o eixo sul da cidade (Zuidas), que passaria a ser a nova localização do distrito de negócios de Amsterdã. Em 1994, a parceria público-privada desmoronou. Os riscos financeiros envolvidos no projeto de Koolhaas mostraram-se muito altos e o período de implementação seria muito extenso. A companhia

¹ Essa denominação Docas Sul foi decidido pela autora, tendo em vista não encontrar uma denominação oficial desta área na língua portuguesa. Em holandês, seria *Zuidelijke IJ-oever*.

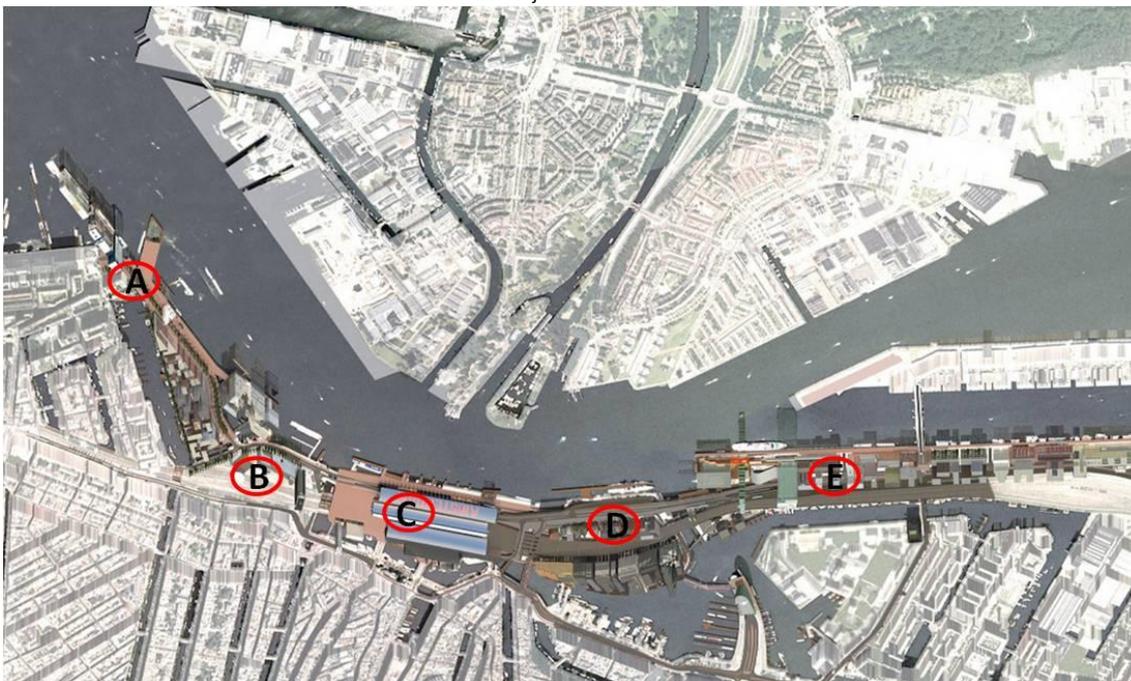
financeira acabou fechando por causa do desinteresse demonstrado pelos setores de escritórios de negócios, além de enfraquecimento (fragmentação) política (Marshall, 2001).

Anchors of the IJ

Somente em 1995 a prefeitura teve a iniciativa de criar um *memorandum* estratégico denominado "Anchors of the IJ" (âncoras do IJ). Segundo entrevista com um dos planejadores, Kees Ruyvens, o mesmo explica que essa denominação carrega em si a intenção de conectar o centro ao próprio rio, além de ser um projeto viabilizado por um processo de desenvolvimento do tipo "piece meal", ou seja, realizado parte por parte, o que representaria menos riscos para o setor público e a iniciativa privada.

Destarte, uma das peculiaridades da reabilitação atual da frente ribeirinha de Amsterdã é a inexistência de um plano físico-territorial que, até a década de 1990, era prática corrente no sistema de planejamento holandês. Assim, esse desenvolvimento se deu de forma oportunista e estratégica. As áreas que se encontravam vazias e livres para reabilitação não exigiam a construção de uma infraestrutura inteiramente nova. Esse tipo de intervenção estratégica, segundo Marshall (2001) tem alguns resultados positivos. Por exemplo, a cidade tem sido capaz de ajustar decisões de projetos de acordo com as mudanças das expectativas do mercado.

Figura 1: Docas Sul do Rio IJ. A: Westerdokseliland; B: Westiljk Stationseiland; C: Stationseiland; D: Oosterdockseiland; E: Oostelijkehandelskade.



Fonte: <http://rijnbout.nl/files/resources/100/images/615/full.jpg>, modificado pela autora

A intenção do projeto foi trabalhar com a estrutura existente nas ilhas (figura 1). Um projeto foi desenvolvido para cada ilha, baseado na potencialidade própria de cada uma em termos de localização, uso e propriedade de terra. As fases de projeto têm sido organizadas das extremidades para o centro (a área da estação central). O programa é diverso e variado. Habitação conta com aproximadamente 40% (3000 unidades) do projeto, sendo 30% destes, destinado a habitação social. A diversidade de Amsterdã foi uma inspiração para os projetos.

A prefeitura investiu em infraestrutura e redesenho dos espaços públicos. Em locais estratégicos, foram criados edifícios públicos e praças, chamadas então de âncoras, que incluem o Science Center (1997) (figura 2), construído em cima do píer do túnel do Rio IJ e projetado pelo arquiteto italiano Renzo Piano; o terminal de passageiros, projetado pela firma inglesa HOK; o Centro Musical (figura 2), localizado na parte posterior do Oosterlijke Handel, projetado pelo escritório Nielsen, Nielsen e Nielsen, e o Silodam, onde silos históricos foram transformados em áreas de trabalho, projetadas por MDVRV.

Figura 2: equipamentos culturais nas margens do Rio IJ. À direita, o Science Center e à esquerda, o Music Center.



Fontes: <http://im.houxpix.com/2014/01/architecture> (direita) e http://www.abt.eu/sitemanager/images/project_1_81.jpg (esquerda)

A nova imagem conferida a este setor é indiscutível: diversidade de usos, associada à integração de antigos edifícios (armazéns, estações) a equipamentos culturais de arquitetura inovadora e marcante na paisagem, atraindo turistas e moradores em passeios às margens do rio. Destacamos também o conceito do complexo da Estação Central de Amsterdã, ainda em construção, projetada para funcionar como uma ilha de passageiros acessível por todos os métodos de transporte. O plano contempla um metrô (passagem subterrânea), expansão da ferrovia, estação de ônibus localizada ao lado da estação, acima do túnel de automóveis. Além disso, o plano propõe o desenvolvimento e expansão da estação Central e a construção de novos espaços públicos na área. O complexo da estação oferecerá serviços e lojas para passageiros e turistas.

O CASO DO KOP VAN ZUID EM ROTERDÃ

Com a expansão da área portuária oeste de Roterdã durante as décadas de 1960 e 1970, as áreas portuárias do sul do Rio Maas ficaram abandonadas. A área hoje conhecida como *Kop van Zuid* (figura 3) está situada na "cabeça" do sul de Roterdã, e a partir de meados da década de 1980, foi inserida como uma nova parte do centro moderno de Roterdã, através de um projeto urbano nacional holandês.

Antes da implementação do projeto do *Kop van Zuid*, as discussões acerca da parte que antes tinha sido ocupada pelos trabalhadores do porto consideravam a reabilitação da área para habitação social, levando em consideração os moradores locais. Ademais, considerava-se que o Rio Maas atuava como uma barreira entre as partes sul e norte da cidade, tendo em vista que não havia um acesso rápido por meios de transporte público, entre o centro da cidade e o sul. Soma-se a isso o fato de que o sul de Roterdã representava uma imagem negativa da cidade,

tendo em vista o abandono de suas atividades ligadas ao porto, além dos usos considerados promíscuos (Meyer, 2002).

Assim, em 1986, a partir de um *master plan Kop van Zuid*, essa área foi pensada como potencial para estabelecer uma mudança de imagem de toda a cidade.

Destarte, esse plano visava tanto estender o centro da cidade sobre o Rio Maas como modificar a imagem dessa área da cidade. Esse objetivo seria alcançado através da construção da nova ponte Erasmus (figura 4), bem como das novas estações e linhas de metrô; do incentivo à mistura de funções e usos (escritórios, áreas residenciais, lazer e educação); do aprimoramento dos espaços públicos (figura 5) e construção de edifícios de alta qualidade arquitetônica e do incentivo ao reuso de edifícios de referência já existentes. O projeto foi realizado de 1984 a 2010. Assim, a proposta era dotá-la de usos diversificados, com edifícios atraentes e uma frente de água cheia de vida.

Vale ressaltar que novos planos de infraestrutura estão previstos para os próximos 20 a 30 anos, o que significa que essa área da cidade continua atraindo e concentrando novos projetos.

Figura 3: Localização do Kop van Zuid em Roterdã. Ver área contornada em amarelo.



Fonte: www.googleearth.com.br, modificado pela autora

Tanto o Wilhelminapier (figuras 3 e 4), onde os antigos imigrantes embarcavam rumo à América, como o Hotel New York exerceram um papel importante como ícones da área. Hoje a área contém o Museu Marítimo, Las Palmas Gallery, Museu Portuário, Teatro Luxor, além de instituições como o tribunal e escolas.

Figura 4: A ponte Erasmus e os edifícios icônicos da Wilhelminapier. As da lateral direita, de 150 metros de altura, correspondem ao De Rotterdam, edifícios de usos variados e projeto do escritório OMA, finalizado em 2013.



Fonte: <http://www.derotterdam.nl/docs/Image/9>

O plano tirou partido da água como um elemento de ligação entre os fragmentos do projeto e da cidade. O *marketing* urbano foi importante instrumento para viabilização do projeto, pois foram publicados livros para visualização da comunidade, com a identificação dos espaços livres e detalhamento dos mesmos.

Figura 5: Espaço público do Wilhelminapier e arquitetura inovadora.



Fonte: acervo da autora

Com relação ao projeto de *Kop van Zuid*, esperava-se que haveria maiores efeitos do projeto nas imediações (*spill over effects*), fato que não ocorreu como previsto. Essa é uma das principais críticas ao projeto, por parte do setor público.

4 REFLEXÕES PARA O CASO BRASILEIRO

Do ponto de vista dos objetivos dos projetos analisados, ambos têm um papel relevante na transformação da imagem da cidade pela reabilitação de áreas portuárias desativadas ou subutilizadas e estímulo a novas atividades econômicas em áreas com potencial relacionado à presença da água.

Também ressaltamos em ambos o papel conector que tiveram os projetos. Em Rotterdam, o projeto no Kop van Zuid foi um meio de estabelecer uma real conexão entre o sul e o norte da cidade, com a construção da icônica ponte Erasmus. Do ponto de vista social, há lacunas inerentes ao alcance desse projeto, visto que parte da população residente na área foi remanejada, o que pode ter contribuído para acentuar a segregação sócio-espacial existente na cidade e bem como um processo de gentrificação.

Além disso, o estímulo à ocupação da área por edifícios verticalizados marcantes contribuiu para a transformação da imagem da cidade e do setor. Entretanto, como explica Ungureanu (2010), o tratamento dos espaços públicos não levou em conta a diversidade da comunidade existente, o que provocou fragmentação físico-espacial entre as vizinhanças. As entrevistas realizadas, demonstram em parte essa realidade. Embora reconheçam a qualidade dos edifícios em construção, alguns moradores relatam que, devido à brusca transformação por que passou essa área da cidade, principalmente no que tange à verticalização, as famílias que moram há mais de 30 anos não se identificam mais com o lugar, nem com os novos trabalhadores dos escritórios, reforçando um processo de gentrificação.

No caso de Amsterdam e o projeto do Ij-oevers a cidade conseguiu se reconectar ao Rio Ij, fisicamente, por meio do transporte fluvial que conecta os diques do sul com os do norte. Além disso, o investimento em equipamentos culturais, a exemplo da biblioteca pública, de museus e também, de hotéis e edifícios residenciais de alta qualidade arquitetônica, combinado ao redesenho do espaço público (caminhos ao longo da margem do rio e dos canais) tem proporcionado uma nova imagem da cidade e do setor.

O que se pode apreender da experiência holandesa? A partir dos estudos de caso, podemos afirmar que ambos os projetos foram elaborados e, em parte, executados no momento em que a política de terra na Holanda era realizada no sistema tradicional - *active land policy* - com a tradição de grandes projetos em detalhe (*comprehensive plan* ou *blue print*), a aquisição das terras pelo governo local, a negociação do plano com promotores privados, a preparação de tais terras para execução do plano e enfim, a venda de lotes ou imóveis aos empreendedores privados.

Porém, ambos apresentaram necessidades de flexibilização dos projetos, ao considerarmos o novo contexto econômico que marcou o final dos anos 1990. A definição dos usos e a escolha dos promotores privados teve que ser ajustada a partir de mudanças econômicas e políticas, como no caso do Ij-oevers em Amsterdã. Nesse caso - *Anchors of the Ij* - o processo que permeou a implantação do projeto foi do tipo "*piece meal*", planejar por pedaços, ou do tipo "*invitation planning*", o que revelou que não se pode depender apenas de um setor de mercado. Por um lado, a diversificação permitiu a flexibilização no planejamento e execução de projetos urbanos de larga escala. Também permitiu a integração estratégica dentro do tecido urbano antigo.

Como afirma Macedo (2012), no contexto brasileiro, as frentes de água (a exemplo da requalificação das docas em Belém e a transformação de sua imagem) e, em especial, as faixas

litorâneas (a exemplo do projeto Novo Recife, e Porto Maravilha no Rio de Janeiro, figura 6), têm sido alvo de projetos urbanos de revitalização, reordenamento ou requalificação, de caráter paisagístico e de lazer, nos últimos anos.

Figura 6. Projeto Novo Recife, nos Cais do Estelita (direita) e Porto Maravilha, no Rio de Janeiro (esquerda)



Fontes: www.jconline.ne10.uol.br (direita) e www.diarmanda.com.br (esquerda)

Alteram-se as imagens, ao tempo em que surgem novas estruturas urbanas, marcadas pelas paisagens verticalizadas, que substituem os tecidos urbanos antigos, conferindo à paisagem novos equipamentos culturais ou de lazer (aquários, museus, centros gastronômicos), e dentro de estéticas imagéticas.

5 NOVAS IMAGENS DA MARGEM, PARA QUE(M)?

Podemos endereçar a nossa reflexão a diferentes direções. Um deles é relacionado aos processos de implantação dos projetos urbanos e suas relações com o caso brasileiro. Enquanto no Brasil as discussões recentes são orientadas em torno da necessidade de um maior controle público de uso e ocupação do solo, com vistas a conter o predomínio da gestão urbana privada e garantir o direito à cidade e o desenvolvimento sustentável, os holandeses têm procurado formas de incentivar a iniciativa privada.

Os especialistas holandeses entrevistados revelaram a necessidade, naquele contexto, de planejar de uma forma aberta a mudanças, dentro do princípio de *serendipity*² e na busca de promover o interesse da iniciativa privada em novos investimentos na cidade. Essa questão tem sido debatida entre estudiosos e planejadores, como afirma Compans (2005). Alguns temem que, ao ausentar-se o plano físico-territorial e controles regulatórios, propiciando alto grau de empirismo ao urbanismo, corre-se o risco de gerar discontinuidades e fragmentações urbanas, correspondentes às lógicas dos atores privados. Um resultado é a realização das cidades por meio de pedaços de projetos, que visam controlar as mais-valias urbanas e favorecer a gestão privada.

Outra questão a ser destacada, é o papel do desenho urbano (espaço público) e da arquitetura. Se o desenho urbano e arquitetura são marcantes, ao conferir aos lugares uma nova imagem, vale questionar se a população, de fato, se beneficiou com tais intervenções e se a nova imagem alterou positivamente a sua percepção e vivência do lugar. Portanto, a quem se destinam às novas imagens das margens? Como considera Maricato (2000), a nova imagem

² Segundo o Meriam-Webster On-line Dictionary, *serendipity* significa fazer boas descobertas por acidente, ao acaso. No português, seria, como anglicismo, serendipidade. Optamos por usar o termo original, em inglês.



demonstra o risco de corresponder apenas à representação parcial da cidade. Qual o real alcance de tais projetos? Para quê ou para quem se destinam as novas imagens das margens? Essas são reflexões preliminares, às quais pretendemos ampliar a abordagem e comparações, tendo em vista a experiência internacional e nacional.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos o apoio da CAPES, bem como à parceria CAPES-NUFFIC.

REFERÊNCIAS

- BENÉVOLO, Leonardo. *A Arquitetura no Novo Milênio*. São Paulo: Estação Liberdade, 2007. 496 p.
- COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano. Entre o Discurso e a Prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.
- MACEDO, Silvio Soares. *Paisagismo na Virada do Século. 1990-2010*. São Paulo: Edusp; Campinas: Editora da Unicamp, 2012.
- MARSHALL, Richard. (ed.). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Span Press, 2001.
- MEYER, Han. Rotterdam The Promise of a Modern Society in a New, Modern City. 1940 to the Present. In: Ockman, Joan (ed.) *Out of Ground Zero. Case Studies in Urban Reinvention*. New York: Temple Hoyne Buell Center & Prestel, 2002.
- MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento urbano no Brasil. Em: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. (p.121-192)
- MUÑOZ, Francesc. *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona, GG, 2008.
- SOMEKH, Nadia & CAMPOS, Candido Malta. "Desenvolvimento local e projetos urbanos (1)". *Arquitextos* 059.01 ano 05. São Paulo, Portal Vitruvius, abr. 2005. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>. Acesso em 14/02/2014
- UNGUREANU, Georgiana Manuela. *A revitalized Kop van Zuid. Bridging the gaps between the development of the Kop van Zuid and its transforming surrounding neighbourhoods through public space*. Delft (NL) : TU Delft, October 2010.