



EIXO TEMÁTICO:

- Ambiente e Sustentabilidade Crítica, Documentação e Reflexão Espaço Público e Cidadania
 Habitação e Direito à Cidade Infraestrutura e Mobilidade Novos processos e novas tecnologias
 Patrimônio, Cultura e Identidade

Estações, fábricas e habitações. Discutindo a regeneração de vazios urbanos no Rio de Janeiro sob uma perspectiva socioantropológica

Railway stations, factories and housing. Discussing the regeneration of urban voids in Rio de Janeiro from a social and anthropological perspective

Las estaciones de ferrocarriles, fábricas y viviendas. La regeneración de los vacíos urbanos de Río de Janeiro desde una perspectiva social y antropológica

LIMA, Evelyn Furquim Werneck (1)

(1) Professora Doutora, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, UNIRIO – PPGAC, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Pesquisador 1-C do CNPq; email: evelyn.lima@unirio.br



Estações, fábricas e habitações. Discutindo a regeneração de vazios urbanos no Rio de Janeiro sob uma perspectiva socioantropológica

Railway stations, factories and housing. Discussing the regeneration of urban voids in Rio de Janeiro from a social and anthropological perspective

Las estaciones de ferrocarriles, fábricas y viviendas. La regeneración de los vacíos urbanos de Río de Janeiro desde una perspectiva social y antropológica

RESUMO

A decadência ou crescimento de áreas urbanas obedece a inúmeras variantes e às diferentes culturas. Ainda assim, a investigação sobre os acertos e equívocos da regeneração urbana experimentada em países estrangeiros pode servir ao propósito de promover a reocupação de imóveis desativados de grande envergadura, podendo até mesmo estender-se a um só imóvel abandonado e vazio, como pretendo discutir. Projetos contemporâneos de urbanização obedecem à lógica do capitalismo tardio, estimulando a alta competitividade entre as cidades. Áreas portuárias, antigas fábricas, estações ferroviárias desativadas sofrem a ação do poder público e econômico, afetando a produção do espaço urbano, ocasionando frequentemente a espetacularização. Planos estratégicos governamentais quase sempre objetivam transformar essas áreas decadentes em novas centralidades por meio de equipamentos culturais e espetaculares que acabam por provocar o aumento do valor da terra e expulsão dos moradores dos arredores. Com base em teorias de Henri Lefebvre (1974), de David Harvey (1992) e em alguns levantamentos de campo no Rio de Janeiro, desenvolveu-se um estudo confrontando experiências estrangeiras e nacionais, visando à ocupação de vazios urbanos que possam atender às necessidades socioeconômicas da população.

PALAVRAS-CHAVE: vazios urbanos, regeneração urbana, gentrificação

ABSTRACT

The decay or growth of urban areas depends on many categories of issues and on different cultures. Nevertheless, research on the accomplishments and mistakes of urban regeneration experienced in foreign countries can help in the purpose of promoting the reoccupation of large-scale disabled properties, and may even be extended to just one empty and abandoned small structure, as I intend to discuss. Contemporary urbanization projects obey the logic of late capitalism, encouraging high competitiveness between cities. Docklands areas, old factories, disabled railway stations often suffer the action of public and economic control, affecting the production of urban space, as a consequence of the society of spectacle. Governmental strategic plans almost always aim to transform these decadent areas into new centralities through cultural and spectacular equipment that ultimately cause an increase in the value of land and the expulsion of residents of the surrounding area. Based on theories of Henri Lefebvre (1974), David Harvey (1992) and some fieldwork surveys in Rio de Janeiro, I developed a study comparing foreign and national experiences on the occupation of urban voids aiming to regenerate the abandoned buildings according to the socioeconomic needs of the inhabitants.

KEY-WORDS: urban void, urban regeneration, gentrification

RESUMEN

La decadencia o el crecimiento de las zonas urbanas está sujeta a muchas variaciones y diferentes culturas. Sin embargo, la investigación sobre los aciertos y errores de la regeneración urbana experimentada en países extranjeros puede servir al propósito de promover la reocupación de edificios desocupados de gran escala, e incluso puede extenderse a una pequeña propiedad vacía y abandonada, como tengo la intención de discutir. Proyectos de urbanización contemporáneos obedecen a la lógica del capitalismo tardío, animando a la alta competitividad entre las ciudades. Zonas portuarias, antiguas



fábricas, estaciones de ferrocarril desocupadas sufren la acción del poder público y económico, afectan a la producción del espacio urbano, a menudo causando uno espectáculo urbano. Planes estratégicos gubernamentales casi siempre tienen como objetivo transformar estas áreas decadentes en nuevos centros través de equipamientos culturales y espectaculares que en última instancia provocan un aumento de valor de la tierra y la expulsión de los residentes de los alrededores. Sobre la base de las teorías de Henri Lefebvre (1974), David Harvey (1992) y algunos estudios de campo en Río de Janeiro, desarrollé un estudio que compara las experiencias nacionales y extranjeras a la ocupación de los vacíos urbanos buscando satisfacer las necesidades socioeconómica de la población.

PALABRAS-CLAVE: *vacíos urbanos, regeneración urbana, gentrificación*

1 INTRODUÇÃO

É de senso comum que as dinâmicas urbanas variam entre os diversos países e que a decadência ou crescimento de áreas urbanas obedece a inúmeras variantes e às diferentes culturas. Ainda assim, entende-se que a investigação sobre os acertos e equívocos de iniciativas de regeneração urbana em países estrangeiros possa servir às novas proposições na cidade do Rio de Janeiro para reativar antigas áreas em desuso ou até mesmo para promover o reuso de um só imóvel que seja testemunho do passado, mas que esteja abandonado.

Na contemporaneidade, os projetos de urbanização obedecem à lógica do capitalismo tardio, que propõe alta competitividade entre as cidades, em geral seguindo uma determinada padronização. Áreas portuárias, terrenos degradados de antigas fábricas, estações ferroviárias desativadas têm sofrido ações de revitalização por parte do poder público e da iniciativa empresarial, afetando a produção do espaço urbano, ocasionando muitas vezes a espetacularização das cidades.

Os maiores aliados desses procedimentos são os planos estratégicos, que objetivam transformar essas áreas decadentes em novas centralidades. Priorizam-se quase sempre os equipamentos culturais como museus, galerias de arte e áreas de lazer que provocam o aumento do valor da terra e expulsam os possíveis moradores que ainda resistiam naqueles espaços urbanos.

Com base em teorias de Henri Lefebvre (1974) e de Michel de Certeau (1994), buscou-se desenvolver um estudo confrontando experiências estrangeiras e nacionais visando à futura ocupação de áreas desafetas ou não utilizadas – vazios urbanos do município do Rio de Janeiro – que tenham preenchido ou ainda venham a preencher as necessidades socioeconômicas da cidade sem constituir obra urbanística cenográfica.

Entende-se por obra urbanística de caráter cenográfico aquela que, não conseguindo melhorar a qualidade de vida real de um bairro ou até mesmo de uma região, promove investimentos arquitetônicos nos quais a própria arquitetura é um palco para o cenário urbano e em sua forma está também sua função, ou seja, atrair o olhar e o lucro sobre a cidade (LIMA, 2004). Ao requalificar os espaços públicos e privados, melhorando a infraestrutura e iluminando locais de encontro já se inicia um processo de valorização da área. Há que se estabelecer mecanismos para evitar que o aumento dos aluguéis e dos impostos expulse os usuários menos favorecidos que não conseguem arcar com os novos ônus. As ações urbanísticas para promover a regeneração urbana devem ser acionadas a partir dos desejos dos habitantes e usuários da área.



Para Lefebvre (1974), o neocapitalismo produz um espaço abstrato que contém o “mundo da mercadoria”, berço da acumulação que promoveu a explosão da cidade. Estabelecendo relações entre o espaço físico e o espaço social, este autor conceitua os “espaços de representação” como aqueles vivenciados e vividos pelos habitantes de um bairro, enriquecidos pelas trocas e encontros, imagens e símbolos que os acompanham ao longo do tempo. Trata-se do espaço apropriado pela imaginação e pela memória, que recobre o espaço físico utilizando simbolicamente seus objetos. Contudo, em tempos atuais as estruturas morfológicas históricas têm sido destruídas por projetos que propõem a “representação de um novo espaço” que, segundo o mesmo autor, são mecanismos de alterações sociais com intuito de valorizar o mercado imobiliário e o poder econômico. Considerar a conceituação de Lefebvre significa partilhar as ações urbanísticas com os cidadãos.

De Certeau (1994, p: 172) também entende o lugar democrático como “praticado” na medida em que indivíduos o utilizam e o potencializam e ressalta a existência das práticas cidadãs “estranhas ao espaço ‘geométrico’ ou ‘geográfico’ das construções visuais, panópticas ou teóricas”. Essas práticas do espaço exercidas pelos próprios usuários “remetem a uma “forma específica de ‘operações’ (‘maneiras de fazer’), a ‘uma outra espacialidade’ (uma experiência ‘antropológica’, poética e mítica do espaço) e uma mobilidade *opaca* e *cega* da cidade habitada”.

Os projetos pontuais de revitalização em geral desassocia a concepção do espaço urbano das políticas sociais. A quantidade de áreas degradadas geradas neste período pós-industrial e os processos empregados para sua reestruturação originam a ideia de cidade como um conjunto de bolsões fragmentados. Novas atividades substituem as atividades antes existentes no tecido urbano ainda remanescente, provocando a desestruturação social. Estes projetos vão redesenhar extensas áreas com diferentes programas e instalações, concentrando grandes estruturas arquitetônicas espetaculares que valorizam o solo de toda a área adjacente. É até possível entender que a arquitetura cenográfica possa aumentar a autoestima de cidadãos viajados de classe média. Percebe-se também que é uma das estratégias para atrair investimentos internacionais para o município que sofreu a transformação cênica. Porém os espaços anteriormente destinados às trocas de sociabilidade, o verdadeiro “espaço vivenciado” como define Lefebvre, passa à condição de “representação de um espaço artificial”, desvinculado dos residentes e usuários, visto que constituído de uma só vez, sem considerar as tradições e as identidades locais (LEFEBVRE, 1974)

Estes conceitos norteiam a análise de uma possível regeneração urbana em vazios urbanos da área central da cidade do Rio de Janeiro, entendendo como Borde (2010) que:

Podem ser consideradas como situações de vazio urbano características da área: os vazios estruturais da área portuária; os vazios conjunturais das inúmeras ruínas urbanas que atingem, por vezes, imóveis preservados; e os grandes vazios projetuais. Observam-se também vazios projetuais viários (grandes vias e metrô), vazios normativos e vazios subutilizados para estacionamento (BORDE, 2010, p: 7).

Neste estudo selecionamos para análise três casos de vazios urbanos: uma antiga estação ferroviária, uma fábrica desativada na área portuária, e alguns imóveis desocupados de menor dimensão situados em áreas protegidas.

2 A PROPOSTA CULTURAL A PARTIR DA REUTILIZAÇÃO DE ANTIGAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

Estações ferroviárias que deixaram de ser utilizadas são espaços passíveis de reaproveitamento, por constituírem em geral edificações imponentes e de grandes proporções que podem abrigar inúmeras atividades de interesse para as cidades. Um bom exemplo é a experiência exitosa da reocupação da Estação de Estrada de Ferro D'Orsay, construída para a Exposição Universal de 1900 na área central de Paris. Restaurado e adaptado nos anos 1980 como o atual Museu D'Orsay, o prédio abriga uma significativa coleção de artes plásticas do século XIX. As obras de adaptação da antiga estação e do hotel de 370 quartos foram realizadas pelo grupo ACT (arquitetos Renaud Bardon, Pierre Colboc e Jean-Paul Philippon), cujo projeto (1979) foi selecionado entre seis concorrentes. A proposta preservou a arquitetura original de Victor Laloux (1889), obedecendo, contudo, às funções e necessidades museológicas, enfatizando o grande hall e as claraboias e o relógio, remanejando cerca de 20.000 m² para a fruição da arte novecentista, inclusive design e artes gráficas.

Figura 01: Museu D'Orsay



Fonte: Marcia Furriel, 2012

Figura 02: Atual Museu D'Orsay (antiga Estação de Estrada de Ferro D'Orsay)

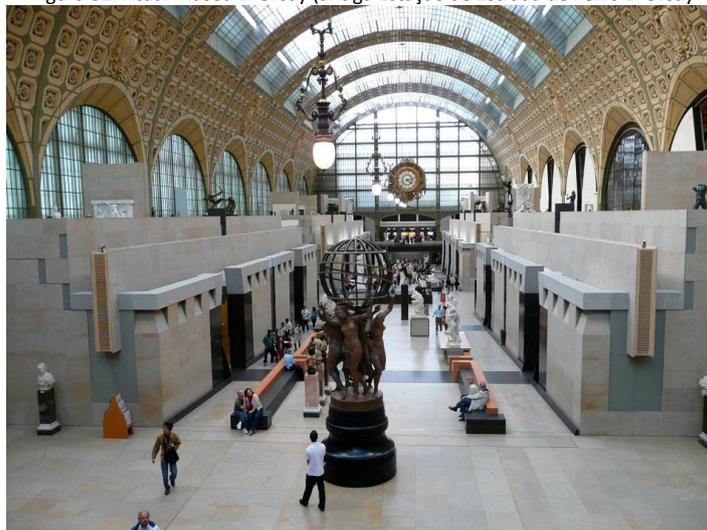


Foto: Marcia Furriel, 2012

A análise desta transformação de uso de bem sucedida de uma estação ferroviária poderia contribuir para determinar qual seria a apropriação adequada da Estação da Estrada de Ferro Barão de Mauá na Avenida Francisco Bicalho, mais conhecida como “Estação da Leopoldina” no Rio de Janeiro, para a qual existem alguns projetos ainda não executados. Pode-se argumentar que o uso museológico no coração de Paris difere muito daquele que poderia ser adotado em área periférica ao centro do Rio, porém, considerando a reestruturação urbana da área portuária e as facilidades de ligação viária previstas para 2016, podemos considerar que a Leopoldina será também uma extensão da área central.

Figura 03: Estação Barão de Mauá



Fonte: Niuxa Drago, 2013

Tombada pelo Instituto Estadual de Patrimônio Cultural (INEPAC), a citada estação foi projetada pelos arquitetos britânicos Robert Prentice e Anton Floderer e inaugurada em 1926. O projeto, com características neoclássicas, previa duas alas simétricas ladeando o corpo central com fachada coroada por um frontão, porém apenas parte central e a ala direita foram edificadas. A reocupação socioantropológica deste equipamento urbano de grandes proporções, que se encontra desativado desde 2001, seria certamente um ganho social e econômico para a cidade do Rio de Janeiro.

Em 2005, o escritório AAA de Rodrigo Azevedo - por solicitação do Governo do Estado do Rio de Janeiro Cia. Estadual de Engenharia de Transporte e Logística- Central - apresentou o projeto de restauração da Estação Barão de Mauá - selecionada para abrigar o trem de alta velocidade (TAV) conectando as metrópoles de Rio e São Paulo – incluindo soluções para alojar o funcionalismo público e complementando a ala não construída com uma proposta contemporânea, para atividades culturais com cinema, salão de exposições e restaurante, interligados à edificação existente. Azevedo também propôs ao Governo do Estado do Rio de Janeiro um plano diretor para os terrenos remanescentes, com um centro comercial, um complexo habitacional de 1600 unidades e uma torre de escritórios¹.

Os arquitetos Aníbal Sabrosa e Guilherme Carvalho da RAF Arquitetura foram recentemente contratados pela SuperVia para o restauro do prédio, que se encontra bastante degradado, porém ainda não há certeza sobre a proposta definitiva de reutilização do imóvel. Há ainda muitas dúvidas sobre a efetiva implantação do TAV ou como tem sido denominado de trem-bala, que atenderia apenas a uma diminuta parcela mais favorecida da população paulista e

¹ Ver maquete do projeto em <http://www.aaa.com.br>



carioca e o fato que o sistema metroviário do Rio de Janeiro se apresenta ainda tão insuficiente e precário se comparado e com outras metrópoles populosas que justificaria uma injeção de investimentos muito mais urgentes para beneficiar a população carioca e fluminense por meio da expansão da rede metroviária.

É possível que a reutilização da estação ainda venha a sofrer alterações de programa, apesar de a licitação do TAV já ter sido agendada para após as eleições presidenciais², valendo lembrar também que muitos estudiosos dos meios de transporte no Brasil gostariam de ver a área transformada em Museu Ferroviário Nacional. O ideal seria realizar uma pesquisa de opinião junto à população dos bairros adjacentes e com os órgãos não governamentais, pois a área disponível para a regeneração urbana é considerável³ e permite inúmeros programas, mas, parece-me que estes deveriam ser de uso mais social e de retorno para todas as camadas da população, seguindo um projeto selecionado a partir de um concurso público.

3. A REGENERAÇÃO A PARTIR DE IMÓVEIS DE ANTIGAS FÁBRICAS OU ÁREAS INDUSTRIAIS

Nesta segunda etapa analisa-se a solução bem sucedida para a reocupação de áreas fabris abandonadas como o projeto exitoso da Custard Factory em Birmingham, possivelmente visando fomentar uma solução para antigas fábricas desativadas no Rio de Janeiro. Entende-se que a ocupação desses imóveis de grandes proporções por atividades socioculturais e de lazer possa ser considerada adequada, na medida em que esta ocupação responda aos anseios das comunidades que habitam e frequentam as áreas adjacentes aos imóveis que são objeto da regeneração.

A Custard Factory (Fábrica de Pudim) é hoje o quarteirão mais criativo de Birmingham. Construída há mais de 100 anos ao longo do rio Rea, a fábrica chegou a ter mais de mil pessoas trabalhando, mas por volta dos anos 1980 já havia perdido a importância econômica, iniciando-se o processo de degradação. A partir de 1989, um empreendedor pessoa física movido entre outros por ideais sociais - montou o Custard Factory Quarter, dando início ao processo de regeneração que se estendeu até 2011. Na primeira fase, após as obras de conservação em parte dos imóveis – em especial os prédios tombados da sede de Escritórios e a antiga Biblioteca-, o empreendedor anunciou que alugaria estúdios para os jovens talentos de Birmingham que ali quisessem se instalar⁴.

² Em agosto de 2013, o governo adiou em um ano a primeira etapa do leilão do TAV, que deverá ligar as cidades do Rio de Janeiro, de São Paulo e Campinas. O leilão estava marcado para o dia 19 de setembro. Antes disso, já tinha sido adiado duas vezes.

³ Em documento remetido à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Secretaria de Estado dos Transportes do Rio, técnicos do governo estadual apontam a existência de 4,1 milhões de metros quadrados em "áreas planas disponíveis para edificação", nos arredores da estação ferroviária. A maioria dessas áreas ainda pertence ao poder público - Prefeitura, Rede Ferroviária Federal (RFFSA), Companhia Docas (CDRJ), Companhia Estadual de Água e Esgoto (Cedae) e Companhia Estadual de Gás (CEG). Ver Ritter, Daniel. *Valor Econômico* de 16/12/2012. Disponível em <http://www.fazenda.gov.br/resenhaeletronica/MostraMateria.asp?cod=858059>. Acesso em 31/07/2013.

⁴ Ver o depoimento do empreendedor Billie Gray. Disponível em <http://www.english-heritage.org.uk/content/imported-docs/a-e/custard-factory-birmingham.pdf>. Acesso em 31/07/2013.

Figura 04: Custard Factory - A fábrica original recentemente reformada



Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6f/Devonshire_Works,_Birmingham.JPG

Surgiu então um verdadeiro bairro repleto de ateliers, lojinhas, espaços verdes, repuxos e esculturas. Atualmente, cerca de 500 pessoas trabalham na antiga Custard Factory e arredores, na qual artistas plásticos, pequenos comerciantes e empresas de informática se estabeleceram. O local também abriga um teatro, cafés, espaços para eventos, galerias de arte e muitos espaços públicos abertos, além de uma arena com capacidade para 5.000 espectadores. Pode-se afirmar que o uso misto destes espaços e a ocupação pelos artistas e indústrias criativas, aliados aos baixos aluguéis, garantiram a regeneração.

Outra experiência em fábricas desativadas ainda em estágio de projeto que acaba de ser aprovado é a da Estação de Força Battersea – antiga área industrial de Londres que promoverá o uso misto de habitações, salas comerciais, cafés, restaurantes, teatro e parques ao redor de uma antiga usina termoeletrica - edificada em tijolos e com quatro chaminés - construída segundo a inspiração do Art-déco em 1930 e abandonada desde 1983.

Figura 05: Estação de Força Battersea – Londres, 2010



Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/Battersea_Power_Station.jpg



Em que pesem os vários pontos positivos da proposta, quais sejam o uso mesclado de atividades, a baixa densidade de ocupação, a sustentabilidade ecológica proposta para as edificações, a manutenção do bem tombado e os parques públicos a serem criados, espera-se que esta operação urbana não reproduza alguns aspectos negativos da gentrificação que ocorreu em Docklands, e que o projeto, além de gerar empregos para uma Inglaterra hoje economicamente fragilizada, possa representar um ganho social para várias camadas sociais da capital inglesa. Em artigo recente, Tom Butler (2007) investigou as relações entre as novas morfologias urbanas e a composição socioeconômica de um extenso projeto de regeneração urbana construído em área industrial desativada no East End de Londres, cotejando este empreendimento com o altamente gentrificado projeto da Isle of Dogs de Docklands.

Situada a 15 minutos de Westminster, a Estação de Força Battersea é um dos vinte e sete grandes projetos de regeneração urbana a ser implementado na área central de Londres, em South Bank, que constará da restauração e reutilização comercial do prédio da própria estação de força – hoje muito mal conservada - e da construção de duas novas edificações nos terrenos adjacentes à oeste da estação, em sua primeira fase. Além de 800 apartamentos, estão previstos um hotel, cafés, restaurantes, um ginásio, um teatro e escritórios, situados entre parques e áreas verdes a serem construídos ao longo do rio Tâmisa, segundo o projeto já aprovado proposto por Rafael Viñoly Architects PC e pela Real Estate Opportunities Limited (REO)⁵.

O poder público – por meio do presidente do Conselho Wandsworth - acredita que a extensão da linha do metrô até o novo empreendimento poderá gerar cerca de 16.000 habitações e 25.000 novos empregos no bairro, cujos terrenos vazios e abandonados serão preenchidos⁶, visto que as iniciativas do restauro da Estação de Força Battersea e a ocupação imediata dos terrenos agirão como foco de reabilitação da área mais abrangente conhecida por Corredor Nine Elms. O empréstimo para a extensão da linha de metrô será pago por meio da aplicação de tarifas sobre os empreendimentos privados executados nos 450 acres de área de regeneração urbana e um crescimento progressivo nos impostos sobre negócios na zona delimitada para o empreendimento. Observa-se que esta iniciativa acabará por trazer novos contingentes de moradores para a área central de Londres, visto que o valor dos imóveis deverá subir cerca de 42% até 2020, segundo o National Housing Federation. Um consórcio de empreendedores da Malásia investirá o equivalente a vinte e cinco milhões de reais, e, possivelmente, introduzirá um novo extrato social de classe alta para a área⁷.

Se por um lado, a regeneração urbana em Battersea trará empregos e uma ocupação planejada devolvendo à cidade uma área de obsolescência e desuso, por outro, pelos prognósticos, criará um verdadeiro “gueto” para habitantes de alta renda. Acreditamos que este empreendimento traduza com propriedade a “representação de um espaço artificial”, constituído de uma só vez, provavelmente desvinculado das tradições e as identidades locais, se aplicarmos os conceitos de Lefebvre (1974) para a produção do espaço.

As poucas experiências europeias - confrontadas neste artigo às nacionais - auxiliam a perceber o que queremos e o que não queremos sobre a reocupação de imóveis e áreas que

⁵ Em 2006 a companhia adquiriu a Battersea Power Station, localizada em Londres, uma das maiores aquisições da REO fora da Irlanda.

⁶ Ver declaração do presidente do Conselho in <http://www.nineelmslondon.com>

⁷ Ver reportagem de Vivian Oswald “No Reino Unido, casa própria só em sonho” em *O Globo* de 28/07/2013. Caderno Economia.

constituem vazios urbanos, resguardadas as devidas diferenças culturais e econômicas. O fato é que nos centros históricos das metrópoles contemporâneas existem inúmeros imóveis desocupados, sejam públicos ou privados e que a situação fundiária dos mesmos é muitas vezes incerta, dificultando a reabilitação e a nova ocupação.

Um desses casos para o qual podemos dar o exemplo é o da antiga Fábrica de Chocolates Bhering, que há doze anos abriga um conjunto de ateliês de artistas plásticos, entre outros usos. Devido às dívidas do proprietário com a União, o imóvel foi leiloadado e os artistas inquilinos receberam ordem de despejo. Entretanto, em 2010, estes locatários se organizaram em uma associação, fato que os auxiliou a vencerem a luta para não deixarem o espaço que ocupam há mais de uma década.

Figura 06: Fábrica de Chocolates Bhering – estado atual do imóvel



Fonte: Evelyn Lima, 2013

Figura 07: Fábrica de Chocolates Bhering – estado atual do imóvel



Fonte: Evelyn Lima, 2013



Reconhecendo a relevância da ocupação criativa do imóvel desativado, o poder público municipal tombou a edificação e desapropriou a antiga fábrica, no intuito de garantir a permanência dos ateliês que passaram a fazer parte do mapa cultural da cidade⁸. O processo de desapropriação do imóvel poderá demorar a ser concluído e o tombamento de usos é, em geral, de difícil cumprimento, porém, o exemplo da Fábrica Bhering traduz um processo de revitalização induzido pelos próprios anseios da comunidade que conquistou a gestão e responsabilidade do espaço, demonstrando que a cidadania pode realmente ser exercida, quando indivíduos se unem e se organizam contra estratégias de empresários ávidos de lucro imobiliário.

Podemos identificar nas práticas socioantropológicas deste exemplo, as táticas investigadas por De Certeau no livro *Artes de Fazer, a invenção do cotidiano* (1994) que criaram um “lugar praticado” por meio de táticas e combateram as estratégias de poder, traduzidas pelo leilão do imóvel e a ação de despejo, felizmente interrompida. Assim como propõe Lefebvre (1974), a comunidade de artistas plásticos e artesãos conseguiu defender um espaço de sua própria representação, lutando para evitar que a antiga fábrica laboriosamente ocupada de acordo com as necessidades e usos atuais se transformasse em mera “representação do espaço” ditada pelo poder econômico.

4. A RELEVÂNCIA DA APROPRIAÇÃO DE VAZIOS URBANOS SITUADOS EM CENTROS HISTÓRICOS

Já tivemos oportunidade de investigar que o declínio das áreas urbanas ocorre gradativamente. É certamente um fenômeno urbano que acontece na longa duração. No início, grandes propriedades destinadas à aristocracia e à alta burguesia ocupam imensos quarteirões. Aos poucos, palacetes e sobrados – quando não demolidos - têm seus usos adaptados para abrigar serviços, bares, cafés, e, ocasionalmente, casas de cômodos. Os novos ocupantes não têm como manter as edificações e muitas vezes imóveis em áreas dotadas de boa infraestrutura acabam por se deteriorar em virtude do esvaziamento das áreas centrais em busca de novas centralidades (LIMA, 2004). É o que tem acontecido nos centros históricos e áreas ao redor desses centros nas grandes cidades brasileiras, em que os vazios urbanos representados por sobrados sem uso e abandonados tendem a se transformar em ruínas.

Na área central do Rio de Janeiro, ocorreu o deslocamento de uma grande parcela da população residente para as novas centralidades e, como consequência, muitos sobrados e até prédios inteiros ficaram sem nenhum uso, gerando uma perda do valor imobiliário. A prefeitura é proprietária de muitos imóveis que apesar de retornarem ao domínio municipal, ainda permaneceram desocupados.

Com o objetivo de inserir estes imóveis novamente na dinâmica urbana do centro do Rio de Janeiro estão em fase de implementação dois programas de incentivos à ocupação de vazios urbanos promovidos pelo governo municipal, sob a forma de projetos pilotos: (i) o Programa Ocupação Criativa de Vazios Urbanos que busca dar novo destino a próprios municipais na área central que estão sem uso e em estado precário de conservação e o (ii) e o Programa Pró-APAC que abrange bairros do centro e adjacências - onde existem 3724 imóveis protegidos. A partir desse segundo fomento, o próprio poder público municipal vai bancar projetos de conservação de imóveis de particulares tombados ou preservados pelo município,

⁸ Ver decreto de desapropriação – Decreto n. 36015 de 30/07/2012.

selecionados entre os projetos submetidos por Organizações Não Governamentais, escritórios de arquitetura, empresas de restauração e ou cooperativas de artesãos, que realizarão as obras para os proprietários, que em geral, não dispõem de recursos e nem de conhecimentos técnicos especializados para empreender as obras de reabilitação e conservação.

O PROGRAMA OCUPAÇÃO CRIATIVA DE VAZIOS URBANOS

No primeiro caso, a proposta destina-se à concessão do uso e fruição de imóveis públicos municipais desocupados, com encargo de obras de reconstrução/construção ou reforma/restauro, conforme o caso, prevendo-se a ocupação imediata dos imóveis próprios municipais considerados vazios e/ou arruinados que, atendendo às legislações pertinentes, sejam ocupados prioritariamente pelos setores que formam a firmas dos segmentos da indústria criativa, ou seja, empresas de vídeo, arquitetura, filmes, artes cênicas e moda, entre outras, que contempladas pela cessão de uso dos imóveis são selecionadas por Licitação.⁹ Entende-se por indústria criativa os segmentos incluídos no mapeamento feito pela FIRJAN¹⁰.

Consideramos louvável promover a ocupação desses vazios urbanos e conceder os recursos para as obras a quem arcar com a recuperação/reconstrução correta atribuindo uso a imóveis abandonados. Acredita-se que os órgãos competentes tenham realizado estudos aprofundados concluindo que os imóveis indicados não teriam condições de atender aos programas habitacionais do município e que, por suas características físicas bem reduzidas e pela dispersão nas várias subáreas, não provocarão a gentrificação na área central.

Figura 08:-Vazio urbano – próprio municipal à rua das Marrecas n. 43.



Fonte: Acervo do IRPH. 2013

⁹ Ver o edital da licitação para concessão de uso e fruição de imóveis públicos municipais desocupados, com encargo de obras de reconstrução/construção ou reforma/restauro, assinado em 06/07/2013.

¹⁰ As atividades criativas obedecem às descrições do Núcleo da Indústria Criativa, do CNAE 2.0 (Classificação Nacional das Atividades Econômicas da Cadeia Criativa).

O PROGRAMA PRÓ-APAC

Este programa tem como meta beneficiar imóveis - muitos dos quais sem uso - nas mais antigas e centrais Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APACs). Constata-se que as APACs próximas às áreas do centro histórico apresentam um setor predominantemente de serviços, porém ainda caracterizado por esparsas residências de classe média baixa, muitas delas deterioradas, incluindo cortiços, onde reside uma parcela da população que trabalha nas referidas áreas, como é o caso da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, da Cruz Vermelha e do Catete. Ao analisar o decreto que institui o Programa Pró-APAC, verifica-se que é uma iniciativa louvável, que busca manter o patrimônio edificado com uso compatível, tendo como mérito maior incentivar o uso residencial e misto devido à enorme demanda de habitações em nossa cidade, mas admitindo também os usos criativos para os imóveis a recuperar.

A questão que pode preocupar é que estes usos criativos, ainda que de características culturais, implicam certamente na requalificação econômica do vazio urbano, podendo, se concentrados, provocar excessiva valorização dos aluguéis nas áreas adjacentes e em certos casos, induzir à gentrificação da área. O conceito de gentrificação que utilizamos foi bem definido por Smith (1996),

Gentrification is the process [...] by which poor and working-class neighborhoods in the inner city are refurbished via an influx of private capital and middle-class homebuyers and renters – neighborhoods that had previously experienced disinvestment and a middle-class exodus. [...] a dramatic yet unpredicted reversal of what most twentieth-century urban theories had been predicting as the fate of the central and inner-city” (SMITH, 1996, p: 32).

Estudos realizados sobre a gentrificação em áreas reestruturadas por estudiosos desde os anos 1980 (SMITH, 1996, LEY, 1986, SARGATAL BATALLER, 2000, CHECA-ARTASU, 2011) comprovam que, quando o poder municipal propõe a implementação de uma infraestrutura cultural destinada às atividades criativas, em geral ativa o capital privado “que actúa de forma atomizadamente renovando el suelo residencial y recuperando el espacio urbano con servicios y comercios pensados para una determinada clase socioeconómica” (CHECA-ARTASU, 2011).

É fato que, em alguns casos, essas atividades – quando se trata de megaempreendimentos - podem acabar expulsando os pequenos comércios e as residências porventura ainda existentes nas áreas de intervenção. Contudo, como os bens preservados e tombados das Áreas de Proteção do Ambiente Cultural em questão apresentam-se quase sempre dispersos pelos setores salvaguardados e com áreas bastante reduzidas e, não acredito que o fenômeno venha a ocorrer.

Figura 09: Imóveis da APAC da Saúde, Gamboa e Santo Cristo passíveis de ocupação residencial e comércio.



Fonte: Evelyn Lima, 2013.



O edital detalhado do processo seletivo público nº 01/13 da prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro objetiva apoiar obras de reabilitação do Patrimônio Cultural edificado utilizando os valores provenientes das verbas do Pró-APAC¹¹, que, por meio de concurso de propostas a serem submetidos por escritórios de arquitetura, empresas de engenharia especializadas em restauração ou cooperativas de artesãos/restauradores, entre outras - devidamente autorizadas pelos proprietários dos imóveis – deverão devolver estes imóveis recuperados à cidade em um prazo de 12 a 36 meses, fornecendo as contrapartidas estipuladas no decreto.

Como ponto negativo, verifica-se que os recursos disponibilizados só atenderão a um número reduzido de imóveis tombados e preservados, porém, por se tratar de um projeto piloto de curta duração, poderá ser reproduzido a cada ano. Seria também desejável prever que os projetos de imóveis ainda ocupados por residentes nos quais os proprietários desejem despejar seus inquilinos, sejam impedidos de participar do edital, para evitar a gentrificação pela expulsão dos moradores.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Uma das conclusões deste artigo é que, antes de realizar quaisquer intervenções em grandes cidades, o poder público deve analisar a questão da percepção e da participação do indivíduo sobre as transformações de extensos setores urbanos que alterarão o espaço no qual ele vive e circula, em especial, quando se trata de questões relativas à apreensão pelo público, de intervenções em espaços da cidade que tiveram ou ainda têm um forte significado histórico e socioantropológico. Uma das questões que se coloca é que problemas uma área vasta e desestruturada apresenta para a percepção do seu novo desenho e uso, e das intervenções ali realizadas? Como os habitantes percebem as grandes diferenças que advirão de uma radical transformação estética e de função? Como a população e os mais interessados poderão ter acesso sem discriminação às intervenções e a toda a área que será revitalizada? Como se beneficiarão das ações governamentais para valorizar uma área ou uma edificação?

Reocupar antigas áreas e estruturas que não se adequem mais à economia contemporânea por certo ajuda a manter a paisagem urbana vívida na memória dos habitantes e incentiva o orgulho da população local, desde que os novos usos sejam democráticos e permitam uma partilha daqueles espaços para todos os segmentos da sociedade. Até os usos museológicos e teatrais devem garantir a frequência gratuita em múltiplos horários semanais.

No caso da regeneração urbana no interior e ao redor de estações ferroviárias, como é o caso da reutilização da Estação Barão de Mauá, vale alertar que os grandes investimentos público-privados no Brasil dificilmente incluem a consulta à população. Muitas vezes as intervenções produzidas e financiadas por meio dessas parcerias - “com rápida apropriação pelos mecanismos de mercado que produzem novas seletividades e afastamentos sociais” - eliminam os aspectos culturais locais promovendo a globalização industrial, mercantil e eletrônica das culturas locais (TEOBALDO, 2010, p: 140).

Considerando, portanto, a reocupação da antiga estação e suas áreas adjacentes, defende-se uma proposta consciente e democrática que devolva aquele espaço à população carioca como um todo.

¹¹ Ver Decreto nº 33.879, de 05 de julho de 2012.



Quanto à apropriação de imóvel fabril desativado, a Fábrica de Chocolates Bhering - aqui tomada como estudo de caso – demonstra que existe realmente a possibilidade de se promover a regeneração urbana a partir de grupos de atividades compatíveis, que ao ocuparem espaços físicos e sociais podem vir a gerir esses mesmos espaços, resgatando a capacidade produtiva dos bens imóveis de forma a que a sociedade e a cidade ganhem qualitativamente. Apesar dos impasses que ainda possam ocorrer no caso da Fábrica Bhering, este ensaio revela que as táticas bem articuladas podem modificar estratégias do poder político e econômico, como bem demonstrado por De Certeau (1994). Percebe-se, entretanto, que estas táticas não são suficientes para promover a conservação do imóvel, que demandará outras negociações futuras.

Em relação aos recentes programas de incentivo da prefeitura do Rio de Janeiro para tentar reverter o abandono e deterioração dos próprios municipais vazios na área central apresenta-se um alerta àqueles que selecionarão os projetos para que a indústria criativa não provoque a gentrificação da área dos imóveis que serão restaurados, em especial nas regiões em que ainda existam moradias de baixa e média renda. Quanto aos vazios de propriedade privada, que serão objeto de restauro e reutilização, urge atentar para a necessidade de selecionar projetos que equilibrem usos habitacionais e mistos com os de ocupação por indústrias criativas, objetivando manter atividades multifuncionais nas áreas de proteção do ambiente cultural.

Em síntese, cabe ressaltar o cuidado e a convivência que devem existir em diferentes níveis de governo e até mesmo entre os proprietários e agentes beneficiados pelos projetos de incentivo à conservação do patrimônio cultural no sentido de atribuir destinação aos muitos imóveis total ou parcialmente desocupados nos centros históricos das cidades brasileiras, que podem ser ocupados por usos habitacionais ou sociais, em especial nas grandes metrópoles nas quais ainda existe grande déficit de moradias.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao CNPq pela bolsa de produtividade em pesquisa PQ-1-C e à arquiteta Vera Regina Flores que disponibilizou parte do material primário para esta pesquisa.

REFERÊNCIAS

- BORDE, A.L.P. Vazios Projetuais da área urbana central do Rio de Janeiro: o avesso dos projetos urbanos? In: *Anais do 1 ENANPARQ*, São Paulo, 2010. Disponível em <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/195/195-698-2-SP.pdf>
- BUTLER, T. Re-urbanizing London Docklands: Gentrification, Suburbanization or New Urbanism? *International Journal of Urban and Regional Research*, Dezembro 2007, vol. 31(4), p. 759-781.
- CHECA-ARTASU, M. M. (2011) Gentrificación y cultura: algunas reflexiones. *Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales* Universidad de Barcelona Vol. XVI, nº 914, 15 de março de 2011. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-914.htm>. Acesso em 20/07/2013.
- DE CERTEAU, M. *A Invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer/ tradução de Ephraim Ferreira Alves*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994, 1ª edição francesa: 1980.
- LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- LIMA, E. F. W. Configurações urbanas cenográficas e o fenômeno da “gentrificação”, in *Arquitextos* 046.03, ano 04, 2004.



- LEY, D. Alternative explanations for inner-city gentrification. *Annals of the Association of American Geographers*, 1986, vol. 76, p. 521-535.
- OSWALD, V. “No Reino Unido, casa própria só em sonho” em *O Globo* de 28/07/2013. Caderno Economia.
- RITTER, D. *Valor Econômico* de 16/12/2012. Disponível em <http://www.fazenda.gov.br/resenhaeletronica/MostraMateria.asp?cod=858059>, Acesso em 31/07/2013.
- SARGATAL BATALLER, M.A. El estudio de la gentrificación. Biblio3w. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, 2000, nº 228, Barcelona: Universidade de Barcelona. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-228.htm>. Acesso em 29/07/2013.
- SMITH, N. Gentrification and the uneven development. *Econ. Geography*, 1982, vol. 58, pp. 138-155.
- GARCIA, F. S. Cidade espetáculo - política, planejamento e *city marketing*. Curitiba, Ed. Palavra, 1997.
- TEOBALDO, I. N. C. A cidade espetáculo. *Sociologia: Revista do Departamento de Sociologia da FLUP*, Vol. XX, 2010, pp. 137-148.
- “Uso de estação do TAV pode gerar R\$ 10 bilhões” 26/11/2012 - *Valor Econômico*. Disponível em <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdEditoria=1&InCdMateria=17243>, Acesso em 29/07/ 2013.