



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 | | |

Requalificação das áreas pericentrais no Rio de Janeiro: ameaça ou campo aberto de possibilidades?

Urban requalification of pericentral areas in Rio de Janeiro: threats or a field of possibilities?

Recualificación urbana de áreas pericentrales en Río de Janeiro: amenaza o campo abierto de posibilidades?

DUARTE, Cristovão Fernandes (1)

(1) Professor Doutor, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ – PROURB/FAU, Rio de Janeiro, RJ, Brasil; email: cfduarte@ufrj.br



Requalificação das áreas pericentrais no Rio de Janeiro: ameaça ou campo aberto de possibilidades?

Urban requalification of pericentral areas in Rio de Janeiro: threats and possibilities

Recualificación urbana de áreas pericentrales en Río de Janeiro: amenaza o campo abierto de posibilidades?

RESUMO

O presente trabalho discute a problemática atual dos bairros pericentrais da cidade do Rio de Janeiro, não apenas contextualizando historicamente a formação urbana dessas áreas, como também identificando as ameaças representadas pelos atuais empreendimentos capitaneados pela especulação imobiliária. Na seqüência, e à título de conclusão, o trabalho aponta a requalificação urbanística dessas áreas como um campo aberto de possibilidades com vistas à construção de uma cidade mais justa e mais sustentável, conformada a partir da materialidade herdada dos bairros pericentrais.

PALAVRAS-CHAVE: História urbana, áreas pericentrais, Rio de Janeiro

ABSTRACT

This paper analyzes the existing problems of the pericentral districts of Rio de Janeiro, in order to historically contextualize the formation of these urban areas, and identify the threats posed by current developments led by real estate speculation. In conclusion, the paper points out the urban requalification of these areas as a field of possibilities in order to build a more just and sustainable city, inherited from the materiality of the pericentral districts.

KEY-WORDS: Urban history, pericentral areas, Rio de Janeiro

RESUMEN

Este documento analiza los problemas actuales de los barrios pericentral de Río de Janeiro, con el objetivo no sólo de contextualizar históricamente la formación de estas zonas urbanas, así como identificar las amenazas planteadas por la evolución actual capitaneada por la especulación inmobiliaria. En la secuencia, y la manera de conclusión, el documento señala la recualificación urbana de estas zonas como un campo abierto de posibilidades con miras a construir una ciudad más justa y sostenible, heredado de la materialidad de los barrios pericentrales.

PALABRAS-CLAVE: Historia urbana, zonas pericentrales, Río de Janeiro

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho discute a problemática atual dos bairros pericentrais da cidade do Rio de Janeiro, não apenas contextualizando historicamente a formação urbana dessas áreas, como também identificando as ameaças representadas pelos atuais empreendimentos capitaneados pela especulação imobiliária. Na seqüência, e à título de conclusão, o trabalho aponta a requalificação urbanística dessas áreas como um campo aberto de possibilidades com vistas à construção de uma cidade mais justa e mais sustentável, conformada a partir da materialidade herdada dos bairros pericentrais.

O processo de modernização das cidades brasileiras se fez de costas para suas antigas centralidades. Símbolos de um passado colonial que se almejava superar, os centros históricos de nossas cidades foram representados como um entrave ao progresso e ao desenvolvimento urbano, nos marcos do liberalismo econômico implantado no país a partir do século XX. No bojo dos desdobramentos tecnológicos da Revolução Industrial em marcha nos países centrais



e alavancado pelo surto desenvolvimentista que se abateu sobre nossas cidades, produziu-se um quadro de “destruição criativa”, destinado a substituir as antigas estruturas que compunham a sintaxe espacial do tecido urbano tradicional. Trata-se, como se sabe, de um injustificado desperdício dos investimentos coletivos historicamente acumulados nos centros históricos, que se apresentam, invariavelmente, como áreas já dotadas de infraestrutura e importantes vantagens locacionais sobre o conjunto da cidade.

Entre os fatores que contribuíram de forma decisiva para o abandono da área central como lugar de moradia da população carioca, destacamos: a expansão urbana verificada a partir da primeira metade do século passado em direção aos bairros da Zona Sul (praias litorâneas) e Norte (subúrbios servidos pelos ramais ferroviários) e, mais recentemente, em direção à zona oeste; a consolidação do processo de especialização funcional da área central como centro financeiro e empresarial da cidade; a implementação do zoning funcional através da regulamentação do uso do solo urbano que desestimulava a presença da função residencial na área central da cidade; o processo de segregação sócio-espacial resultante da supremacia dos interesses da especulação imobiliária nas decisões sobre as transformações urbanas; e, concomitantemente a tudo isso, a opção pelo transporte motorizado (com ênfase no automóvel particular) que permitiu o espraiamento da cidade e a dispersão do tecido urbano.

Os impactos negativos do processo de perda da população residente estenderam-se para além dos limites oficiais do bairro central, atingindo áreas pericentrais que interagiam e dependiam diretamente das dinâmicas socioeconômicas verificadas no interior do centro urbano. Desta forma, os bairros que circundam a área central da cidade do Rio de Janeiro foram sendo pouco a pouco transformados num cinturão de pobreza a volta do núcleo histórico. Imersos, por assim dizer, numa “zona de sombra”, esses bairros vivenciaram um grave processo de estagnação e obsolescência urbana, desprovidos de investimentos públicos e alijados da dinâmica imobiliária da cidade. Este é o caso dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Cidade Nova, Lapa e São Cristóvão, todos situados no entorno imediato do núcleo histórico de fundação da cidade.

Consideradas inicialmente como arrabaldes da cidade, essas áreas apresentam tempos diferentes de consolidação da forma urbana, nos permitindo a compreender o processo de expansão urbana do núcleo histórico.

De fato, até o início do século XIX a malha urbana encontrava-se circunscrita pelos morros que a confrontavam a sul, com o alinhamento dos morros do Castelo, Santo Antônio e Senado, e a norte, com uma cordilheira de morrotes que se estendia desde o Morro de São Bento até o Morro do Pinto. A leste os limites correspondiam à orla da Baía de Guanabara e a oeste aos terrenos pantanosos do Mangal de São Diogo que impediam a expansão da malha urbana então existente.

Propõe-se, na seqüência, acompanhar os diferentes tempos de consolidação da forma urbana das áreas pericentrais aqui estudadas, assinalando, ainda que de forma bastante resumida, as principais transformações produzidas sobre a cidade.

2 A FORMAÇÃO HISTÓRICA DAS ÁREAS PERICENTRAIS

ZONA PORTUÁRIA: SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO

Embora o primeiro cais da cidade estivesse localizado no Largo do Paço (atual Praça XV de Novembro), em pouco tempo o embarque e desembarque de mercadorias, envolvendo atividades consideradas menos nobres como o trabalho braçal dos estivadores do cais do porto, e, sobretudo, a chegada de escravos trazidos pelos navios negreiros, seriam transferidos para a estreita faixa litorânea situada entre a Baía e os morros da Conceição e Livramento. Nesta região, geográfica e “convenientemente” isolada do resto da cidade, se consolida a zona portuária da cidade. Assim, ainda no correr do século XVII, surgem as primeiras ruas e edificações dos futuros bairros da Saúde e Gamboa, além do mercado e do cemitério dos escravos. Como consequência imediata dos condicionantes acima descritos, a zona portuária se tornaria uma região preponderantemente destinada à moradia da classe trabalhadora. Por este motivo e em razão da descontinuidade espacial representada pelos morros, os bairros portuários são identificados pelo presente trabalho como áreas pericentrais e não como integrantes do núcleo urbano propriamente dito.

As grandes transformações sofridas pela cidade com a chegada da família real no início do século XIX refletiram-se também sobre a zona portuária. Entre as primeiras decisões reais destaca-se a Abertura dos Portos às Nações Amigas decretada em 1808, ano da chegada de D. João. Tal medida produziu um incremento às atividades portuárias e, conseqüentemente, a ampliação do processo de urbanização e desenvolvimento da Saúde, da Gamboa, do Saco do Alferes (local onde posteriormente surgiria o bairro de Santo Cristo) e da praia Formosa (atual Av. Francisco Bicalho).

A história do bairro de Santo Cristo confunde-se com a construção, em 1850, de uma capelinha à beira mar dedicada ao Senhor Santo Cristo dos Milagres. A igrejinha, posteriormente reconstruída na versão de pedra e cal que ainda ostenta, encontra-se hoje afastada da orla da Baía em razão dos sucessivos aterros sofridos pelo bairro ao longo do tempo para a modernização do Porto.

Com a Proclamação da República (1889), a cidade, agora elevada à condição de Distrito Federal, viveria um período de grandes transformações. No início do século XX, concomitantemente com a Reforma da área central levada a cabo pela administração do Intendente Pereira Passos (1902-1906), a Zona Portuária foi radicalmente transformada por vultuosos investimentos do governo federal. Uma grande faixa de aterro preencheu o espaço entre a antiga orla sinuosa e o cais retificado do novo porto da cidade. Sobre a área de aterro foi implantada uma nova malha viária de amplas ruas e avenidas retilíneas, circunscrevendo quadras estreitas e compridas preponderantemente subordinadas às atividades portuárias e à circulação de veículos. Nessas quadras construíram-se galpões industriais e armazéns destinados ao processamento e estocagem de mercadorias. O gigantismo assumido pelo novo traçado viário mantém-se ainda hoje perfeitamente legível na planta cadastral urbana, contrastando fortemente com o tecido urbano preexistente.

A segunda metade do novecentos é inaugurada com as obras do Elevado da Perimetral, construído em várias etapas entre o final dos anos 50 e início dos 70. Trata-se de uma ligação expressa entre a Avenida Brasil, a Ponte Rio Niterói, o Aeroporto Santos Dumont e as pistas do Aterro do Flamengo. Excetuando-se as alças de subida e descida no bairro da Saúde, próximo à Praça Mauá, o elevado não estabelece nenhuma outra ligação com os bairros portuários da



Gamboa e Santo Cristo. Junto ao largo da igrejinha de Santo Cristo, deságua também o fluxo motorizado carregado da zona sul da cidade pelo viaduto do túnel Santa Bárbara, construído na década de 60.

A decadência das atividades portuárias e a obsolescências das infraestruturas existentes começam a se fazer notar a partir dos anos 70, sobretudo, em razão dos efeitos produzidos pela “contêinerização” do transporte internacional de mercadorias. Calados mais profundos para receber navios cada vez maiores, bem como a construção de áreas retroportuárias para empilhamento e transporte de contêineres foram exigências que alteraram de forma radical a operação das atividades portuárias, bem como a relação tradicionalmente estabelecida entre porto e cidade (VASCONCELLOS e SILVA, 2009). Acrescente-se ainda a crescente subutilização dos armazéns e galpões existentes na Zona Portuária.

Carlos nos fornece um cronologia comentada bastante completa sobre a história da formação urbana da Zona Portuária. Sobre a fase de estagnação e obsolescência vivida pela região, o autor afirma que:

“A falta de investimentos públicos em infraestrutura 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” (CARLOS, 2012).

Ainda segundo Carlos (*Ibid.*), a criação em 1984 da Área de Proteção dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Centro (regulamentada em 1988), representou uma vitória do movimento comunitário liderado pela associação de Moradores da Saúde (AMAS) que conseguiu barrar o projeto de “revitalização” elaborado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro no início dos anos 1980, cuja proposta consistia na completa renovação urbana dos bairros portuários por intermédio da liberação dos gabaritos permitidos para novas edificações.

SÃO CRISTÓVÃO E CIDADE NOVA

A história dos bairros de São Cristóvão e da Cidade Nova está diretamente relacionada ao período de grandes melhoramentos urbanos decorrentes da chegada da família real em 1808. Tornada sede do Império Português, a cidade do Rio de Janeiro experimenta um vertiginoso surto de crescimento. Sua população, que somava cerca de sessenta mil habitantes em 1802, atinge duzentos mil em 1849, ultrapassando ao final do dezenove a casa dos quinhentos mil habitantes (BERNARDES, 1992, p: 47). A densificação do núcleo urbano tradicional e a crise habitacional obrigariam a procura de novas áreas para expansão da cidade.

A instalação do Palácio Real na Quinta da Boa Vista, localizada no povoado de São Cristóvão, impôs a necessidade de melhoramentos no acesso entre a cidade e a residência real, atravessando o Mangal de São Diogo. Para tanto foram feitos sucessivos aterros e benfeitorias na região. De arrabalde distante, situado para além dos limites da cidade, São Cristóvão se transforma, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, em nova fronteira de expansão urbana e de modernização da cidade, recebendo grandes melhoramentos de infraestrutura e transportes.

A meio caminho entre o centro urbano e São Cristóvão, os novos terrenos resultantes dos aterros realizados propiciaram o surgimento das primeiras casas do futuro bairro da Cidade Nova. Até finais do século XIX, a Cidade Nova assiste a construção da Fábrica do Gás e a canalização do Mangue, realizadas pelo Barão de Mauá e que impulsionaram a ocupação do



novo bairro. Essa região, surgida sobre terrenos alagadiços e pantanosos, onde era possível encontrar condições mais acessíveis de moradia, logo ficaria caracterizada como mais um bairro proletário, atraindo imigrantes que chegavam à cidade. Ali, em torno da Praça Onze (antigo Largo do Rocio Pequeno) surgirá uma comunidade de sambistas e compositores populares responsável pela consagração do samba carioca como expressão maior da cultura da cidade. Não por outra razão, a Cidade Nova é hoje considerada, juntamente com o bairro do Estácio que lhe é contíguo, o “berço do samba”. Caberia ainda fazer referência à Vila Mimosa, famosa zona de prostituição da cidade que permaneceria na Cidade Nova até sua transferência para a Praça da Bandeira, nos anos 90.

Para o bairro imperial de São Cristóvão, a Proclamação da República em 1889 representaria uma significativa perda de prestígio político. Para Freitas (2003), a Reforma Passos, no início do século XX, marca justamente o momento em que São Cristóvão inicia sua decadência como área residencial, sendo cada vez mais procurado para a instalação de indústrias, principalmente em função da proximidade com o centro da cidade e com o novo Porto da Cidade, inaugurado em 1909.

O processo de industrialização do bairro de São Cristóvão se consolidaria mais fortemente a partir da implantação do Estado Novo, em 1937, com a promulgação do Decreto-Lei 6.000/37, que cria a primeira Zona Industrial da cidade (estendendo-se por uma faixa contínua que vai do Bairro de São Cristóvão até o bairro da Pavuna, na zona norte carioca). Considere-se ainda, a abertura da Avenida Brasil em 1940, via expressa de entrada e saída da cidade, que representou também a principal via de escoamento da produção do parque industrial recém-instalado no bairro.

Ao longo das décadas de 50 e 60, no entanto, assiste-se à progressiva transferência das grandes indústrias de São Cristóvão e arredores para a periferia urbana, em função da oferta de terrenos mais baratos para a construção de instalações industriais ao longo do eixo da Avenida Brasil. Por outro lado, sua localização estratégica, às margens do eixo rodoviário principal de entrada e saída da cidade, permitirá a São Cristóvão se consolidar como um bairro de passagem, especializado no comércio de autopeças, acessórios, motores, serviços automotivos e oficinas mecânicas.

Outra marca irremediavelmente ligada à imagem de São Cristóvão consiste na presença ostensiva dos viadutos da Linha Vermelha, implantados sobre os eixos da Rua Figueira de Melo e da Rua Bela. Construídos em 1992, como ligação expressa entre a zona sul e o aeroporto do Galeão, os novos viadutos podem ser considerados como um desastre urbanístico e ambiental, tendo comprometido de forma significativa as condições de vida do bairro em suas imediações.

Também o bairro da Cidade Nova sofreria as duras conseqüências da lógica rodoviarista que se abateu sobre a área central, sobretudo a partir da abertura da Avenida Presidente Vargas em 1944, cujos impactos se estenderiam ao longo das décadas seguintes. Com cerca de 90 metros de largura e mais de 4 quilômetros de extensão, esta via arterial promoveu a interligação dos corredores da Avenida Brasil e Francisco Bicalho à Avenida Rio Branco (antiga Avenida Central), assegurando, à época de sua inauguração, um elevado índice de fluidez ao trânsito veicular motorizado. A implantação do seu traçado implicou na demolição de mais de 500 edificações, incluindo a Praça Onze na Cidade Nova, a sede da Prefeitura, seis igrejas, além da supressão de 1.700 m² do Campo de Santana.



São bem conhecidos os impactos produzidos pela abertura da Avenida Presidente Vargas sobre o bairro da Cidade Nova. Desde então o bairro permaneceria aguardando por uma intervenção pública ou privada capaz de devolver a antiga vitalidade urbana da área. Contudo, as intervenções que se seguiram contribuíram ainda mais para o agravamento daquela situação. No final dos anos setenta as obras do Metrô aprofundaram significativamente o grau de destruição do tecido urbano. Em meio aos novos terrenos resultantes das desapropriações do Metrô e da própria municipalidade (muitos ainda desocupados) surgiram, nos anos que se seguiram, torres isoladas como a nova sede dos Correios e Telégrafos (anos 70), o Centro Administrativo da Prefeitura do Rio de Janeiro (1982), o empreendimento do Teleporto (1995), a Universidade Corporativa da Petrobrás (2008), entre outros. A impressão de terra devastada permaneceu associada à nova imagem do bairro, como se naquele solo revolvido por tantas ondas de “destruição criativa” não fosse mais possível nascer vida urbana, tal como havia um dia ali existido.

Outra intervenção, digna de nota, foi a construção do Sambódromo na Rua Marquês de Sapucaí, inaugurado em 1984. Projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, a estrutura longilínea das arquibancadas foi alinhada paralelamente ao viaduto do túnel Santa Bárbara (construído em 1963). O conjunto arquitetônico produz, em razão de sua escala monumental, forte impacto na paisagem urbana sem, contudo, estabelecer um diálogo com o seu entorno. O projeto dá as costas, por assim dizer, para o bairro da Cidade Nova à sua volta, tendo sido concebido totalmente voltado para o seu interior, onde ocorrem os desfiles durante o período do Carnaval. Ao longo do ano, o conjunto abriga atividades de ensino nas escolas projetadas sob as arquibancadas. Na falta de um tratamento de desenho urbano visando à qualificação das áreas limítrofes que promovessem a integração do espaço público com as novas estruturas projetadas, restaram à volta do edifício áreas indefinidas e descontínuas, sem legibilidade e, conseqüentemente, sem vitalidade.

Em meio a tantos problemas, deve ser referida a criação, em 1991, da Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) da Cidade Nova, assegurando proteção legal ao conjunto arquitetônico remanescente do final do século XIX e início do XX. A proteção legal, no entanto, não tem se traduzido em uma política de efetiva preservação da ambiência cultural, uma vez que o acervo edificado encontra-se em precário estado de conservação ou já parcialmente descaracterizado.

LAPA

O abrupto incremento populacional representado pela transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro, somado ainda ao contingente de migrantes e imigrantes atraídos para a cidade que se tornara, a partir da Proclamação da Independência em 1822, sede do Brasil Império, produziu também sobre as elites tradicionais da cidade o desejo de buscar novas opções de moradia longe do burburinho das ruas centrais.

À procura de áreas menos congestionadas, a cidade encontraria nas imediações da Igreja de Nossa Senhora do Carmo da Lapa do Desterro outra região a ser ocupada. A despeito da proximidade com relação ao centro tradicional da cidade, até finais do dezoito a ocupação da Lapa encontrava-se bastante rarefeita. Contribuíram para isso o fato da região apresentar terrenos sujeitos a alagamentos em função da proximidade da Lagoa do Boqueirão (aterrada em 1783 para a construção do Passeio Público) e o fato da região se encontrar cercada pelos morros do Desterro (atual bairro de Santa Teresa), Santo Antonio e Senado.



Nas primeiras décadas do século XIX, vencidas as resistências iniciais, começa efetivamente o processo de ocupação da Lapa. Outro estímulo viria com a abertura das ruas do Rezende, do Lavradio e dos Inválidos, em finais do século XVIII, facilitando a ligação da malha urbana existente com esta nova área de expansão da cidade.

Os sobrados e palacetes que ainda hoje compõem a morfologia arquitetônica da Lapa datam da segunda metade do século dezenove, quando, de fato, se consolida o processo de urbanização daquela região. Paradoxalmente, o processo de densificação do conjunto edificado da Lapa coincide, na virada do século XIX para o século seguinte, com o progressivo movimento de evasão das elites em direção à zona sul da cidade, margeando a orla da Baía de Guanabara. Bairros mais distantes como o Catete, Flamengo e Botafogo, ainda com uma ocupação incipiente, passam a representar uma nova opção de moradia, possibilitando a construção de belas casas em amplos terrenos, longe do velho e saturado centro (DUARTE, 2009).

Cumprir destacar o papel representado pela Reforma Passos, no início do século XX, na consolidação do movimento de evasão do centro por parte das elites cariocas. E isso por duas razões principais: a primeira refere-se ao aumento da oferta de linhas regulares de transportes públicos entre o centro e bairros mais afastados, bem como a abertura da Avenida Beira-Mar em direção às praias do Flamengo e de Botafogo; a segunda diz respeito à demolição, em nome da higiene pública, de numerosos cortiços e residências populares existentes na área central da cidade, aumentando ainda mais a pressão por moradias próximas ao centro por parte das camadas mais pobres da população.

Expulsos do antigo centro, os pobres se deslocaram primeiramente para os bairros da Zona Portuária e para a Cidade Nova, áreas já tradicionalmente ocupadas pelas classes trabalhadoras. Ressalte-se ainda o incremento do processo de favelização dos morros da Providência, Santo Antônio e São Carlos, nas proximidades do centro histórico (MELLO, 2003, p: 32).

Para que se “fechasse” o arco de pobreza em torno do centro, restava a Lapa com seus ricos sobrados e palacetes, ocupados até então por famílias abastadas. Não tardaria, entretanto, que se processasse a substituição dos antigos proprietários. Em pouco tempo, parte significativa das nobres moradias da Lapa se converteram em casas de cômodos para alugar, cujos rendimentos mensais não poderiam ser considerados desprezíveis (BARBOSA, 1992, p: 322).

Ao longo das duas primeiras décadas do século XX a Lapa vai se transformando num bairro de gente pobre, ocupando (e superlotando) casas de gente rica. Para usar uma licença poética, trata-se de um surpreendente caso de “travestimento arquitetônico¹”, ou seja, a aparência nobre e elegante das edificações contrastava com as péssimas condições de moradia a que se encontravam submetidos os novos habitantes.

Juntamente com a pobreza recaiu sobre a Lapa o estigma da malandragem e da contravenção que, de resto, já afetava os bairros da Zona Portuária e da Cidade Nova. De fato, abrigados e protegidos pela segregação sócio-espacial imposta ao bairro, proliferaram por suas ruas prostíbulos, casas de jogo, tabernas, night-clubs com shows de strip-tease e toda sorte de

¹ Curiosamente, no decorrer da história do bairro, os travestis, sempre em maior número e sempre menos discretos que as prostitutas da área, tornaram-se parte integrante da paisagem sócio-cultural da Lapa.



ofertas possíveis para a vida boêmia e desregrada que atraía os novos e notívagos freqüentadores da Lapa (DUARTE, 2009).

O que se assistiu na Lapa ao longo dos anos 60 e 80 foi a progressiva degradação do acervo edificado, piorando ainda mais a já difícil condição de vida de seus habitantes. O abandono e o descaso por parte das administrações municipais pode ser descrito como uma espécie de silenciosa hibernação da Lapa. Parece plausível admitir que a materialidade do casco histórico da Lapa, constituída pelos robustos palacetes da virada do século XX, não obstante o péssimo estado de conservação, representou uma força de resistência aos impulsos “renovadores” do mercado imobiliário e a eventuais planos de intervenção urbanística por parte da municipalidade. Dessa forma, o patrimônio histórico edificado da Lapa pode, não apenas sobreviver, mas abrigar (protegendo) em seu interior famílias pobres e de extrato de renda mediano. Durante esse período a vida noturna e cultural da Lapa resistiu em meio à decadência do bairro, sobretudo, através dos bares e restaurantes tradicionais como o “Nova Capela”, o “Bar Brasil” e a “Casa Cosmopolita”, dos espaços culturais alternativos como o Circo Voador (instalado no bairro em 1982) e a Fundação Progresso (poupada da demolição em 1987 pelo movimento de resistência empreendido pelos organizadores do Circo Voador e transformada em centro cultural) e de vários grupos de teatro que se instalam em imóveis vazios cedidos pelo Governo do Estado.

A partir dos anos 90 ocorre, como se costuma ouvir falar, uma “redescoberta da Lapa” e de seus predicados simbólicos associados à boemia e a cultura popular carioca. A associação mercadológica (bem sucedida do ponto de vista empresarial) entre diversão e cultura, fez surgir novas casas de shows, bares e restaurantes, transformando a fisionomia e o cotidiano do bairro (DUARTE, 2009). Ressalte-se, no entanto, que além dos preços praticados pelos novos bares e restaurantes serem proibitivos para população local, também a crescente valorização do preço da terra repercute sobre os antigos contratos de locação promovendo uma “expulsão branca” dos moradores tradicionais da Lapa. Os efeitos deste processo sobre o bairro e seus moradores serão retomados mais adiante ao discutirmos alternativas para a requalificação urbanística dos bairros estudados.

3 REQUALIFICAÇÃO DAS ÁREAS PERICENTRAIS: AMEAÇA OU CAMPO ABERTO DE POSSIBILIDADES?

A primeira década do século XXI encontra a cidade do Rio de Janeiro como a antítese do conceito da “cidade compacta”, tal como o propõe Richard Rogers (2001). A falta de planejamento ou, melhor, a não observância por décadas a fio dos planos urbanos elaborados, aliada aos ditames da especulação imobiliária produziram uma expansão extremamente descontínua e dispersa sobre o território, com um tecido urbano fragmentado e socialmente desigual.

Desde a década de oitenta os investimentos imobiliários estavam canalizados para a Barra da Tijuca na zona oeste, região que ostentava (e ainda ostenta) a maior taxa de crescimento da cidade. No entanto, o precário sistema de transportes públicos de massa e os engarrafamentos diários e sempre crescentes contribuíram para fazer da Barra da Tijuca um destino longe demais do centro de negócios e serviços.

Diante desse quadro, os velhos bairros de São Cristóvão, Lapa, Cidade Nova, Santo Cristo, Gamboa e Saúde começam a despertar o interesse do mercado imobiliário. A proximidade

com relação ao centro da cidade vai pouco a pouco perdendo a antiga condição de estigma e passa a ser vista como um campo de oportunidade para negócios lucrativos. Embora as vantagens locacionais das antigas centralidades sejam extremamente valorizadas em várias cidades do mundo, só muito recentemente no Rio de Janeiro essa idéia de residir próximo ao centro começa a ser cogitada como uma possibilidade factível por parte de alguns setores da classe média.

No caso de São Cristóvão assiste-se à elaboração pela Prefeitura do Projeto de Estruturação Urbana - PEU, visando atrair os interesses imobiliários. Aprovada em 2004, a nova legislação previu a liberação do potencial construtivo e dos gabaritos que passam de 2 a 4 pavimentos para 12 pavimentos em áreas consideradas “nobres” do bairro. De fato, essas áreas passaram a constituir o Perímetro de Reabilitação Integrada (PRI), definido pela Administração Municipal, onde se concentraram os incentivos legais para novos empreendimentos (DUARTE, 2012).

No bojo do processo de “redescoberta da Lapa”, já referido anteriormente, destaca-se o lançamento, em outubro de 2005, do empreendimento imobiliário “Cores da Lapa”. Trata-se de um mega-condomínio vertical com 688 apartamentos de 1, 2 e 3 quartos, situado no antigo terreno da Cervejaria Antártica entre a rua do Riachuelo e a rua Mem de Sá. O sucesso de vendas alcançado se explica, possivelmente, pelo fato do empreendimento apresentar características em tudo assemelhadas aos condomínios fechados da Barra da Tijuca. As áreas de uso comum são totalmente voltadas para o miolo da quadra e dotadas de serviços necessários ao conforto e ao atendimento de muitas das necessidades da vida cotidiana dos seus moradores que passam, assim, a se sentir dentro de uma cidadela autônoma com relação à vizinhança imediata (SANTOS, 2011). Ou seja, um gueto de classe média em meio à Lapa dos pobres.

Fechando o arco sobre as áreas pericentrais da cidade, o Projeto “Porto Maravilha” apresentado pela Prefeitura em 2009 pretendeu indicar diretrizes urbanísticas para a “revitalização” da Zona Portuária do Rio de Janeiro. O projeto abrange os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, estendendo-se até o lado par da Avenida Presidente Vargas, dentro dos limites do bairro da Cidade Nova. As diretrizes encontram-se contidas na Lei Complementar 101/2009 que institui a Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio e modifica o Plano Diretor Decenal da Cidade. A gestão a OUC está a cargo da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), criada especialmente para este fim. De acordo com o site da CDURP², trata-se da maior Parceria Público-Privada do País, estando previstos investimento na ordem de R\$ 8 bilhões em obras e serviços pelo período de 15 anos. Para a execução de obras e prestação dos serviços públicos municipais, a prefeitura contratou a Concessionária Porto Novo, formada pelas empreiteiras Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia.

Entre as propostas apresentadas, destacam-se: a demolição do Elevado da Perimetral com a remoção da estrutura existente; a transformação da Avenida Rodrigues Alves (localizada sob o elevado) em via expressa com três faixas de rolamento por sentido que se ligará, a partir do Armazém 5 do cais do Porto, com um túnel subterrâneo com cerca de 1.500 metros de extensão; a construção de outros três túneis e alargamento de várias ruas da malha urbana existente para absorver parte do volume de tráfego que transita hoje pelo elevado; a liberação do gabarito e novo zoneamento da área abrangida, permitindo a construção de torres em

² Ver site: <http://portomaravilha.com.br/materias/evento-dilma/e-d.aspx> (disponível em 05/07/2014).

centro de terreno, atingindo 30, 40 e 50 andares de altura; a criação de potencial de área adicional de construção de 4 milhões de m², através da emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs; além de obras de infraestrutura urbana na região.

A simples enunciação de tais propostas permite compreender a lógica empresarial que preside a concepção do Projeto “Porto Maravilha” e que se insinua como um verdadeiro desastre urbanístico e ambiental, repetindo modelos já testados no passado e cujos resultados não se mostraram acertados ou satisfatórios.

Ao pretender suprimir da paisagem urbana a estrutura do Elevado da Perimetral o projeto prevê a sua substituição por um complexo de vias e túneis com 3,5 Km de extensão. Trata-se da reedição de soluções rodoviaristas, sem qualquer alteração significativa no paradigma da mobilidade urbana atual, que objetiva assegurar a melhor condição possível para a circulação de veículos e não das pessoas. Nessa linha de raciocínio, a implantação de uma via expressa no nível do solo, localizada entre a cidade e o cais do Porto, representará uma barreira de difícil transposição para os pedestres. Deve-se considerar ainda que a nova geometria viária proposta, com o alargamento de vias, produzirá a eliminação parcial do desenho da malha urbana e o desaparecimento de galpões industriais, armazéns portuários e outras edificações que compõem, como registros documentais que são, a memória urbana e a identidade cultural da área.

Com relação à hiper-verticalização das novas construções, trata-se de uma reedição melhorada (segundo os interesses do mercado imobiliário) do projeto de “revitalização” apresentado na década de 80 pela Associação Comercial e que, naquela oportunidade, como já referido, foi cabalmente descartado pelos moradores dos bairros portuários. Desta feita, sem que qualquer possibilidade de interferência ou participação dos moradores, o projeto vem sendo implantado e já são anunciados na mídia lançamentos imobiliários para a região dentro dos parâmetros urbanísticos aprovados pela nova legislação.

Ao que tudo indica as altas torres isoladas em centro de terreno (terrenos esses, sempre cercados e vigiados) constituirão verdadeiros enclaves condominiais (corporativos ou residenciais), afirmando um modo de vida que privilegia a propriedade privada individual em detrimento da apropriação coletiva dos espaços públicos.

Não “capitulemos”, entretanto, por antecipação. Por mais ameaçador que seja o quadro apresentado, por mais pessimistas que sejam os indicadores dos processos de “revitalização” atualmente em curso na cidade, o presente trabalho pretende estender um olhar prospectivo sobre o campo aberto de possibilidades que efetivamente persiste, não apenas sob a aparente degradação das estruturas materiais das áreas pericentrais da cidade, como também para além dos equívocos urbanísticos perpetrados todas as vezes que os interesses do mercado imobiliário prevalecem sobre a mediação dos diversos interesses presentes na cena urbana.

O longo período de estagnação e obsolescência dos bairros aqui estudados foi responsável, em larga medida, pela preservação involuntária de trechos significativos do tecido urbano remanescente do século XIX e início do XX. A escassez de investimentos e o descaso por parte do poder público poupou parte dessas áreas dos planos e intervenções modernizadores, na esteira da “destruição criativa” que atingiu com maior eficácia a área central propriamente dita. Não por acaso, em todos os bairros aqui estudados, para além do tombamento histórico e artístico de imóveis isolados, existem Áreas de Proteção da Ambiência Cultural delimitando e protegendo importantes conjuntos arquitetônicos e urbanísticos. Basta termos em conta o valioso acervo edificado, representado por palacetes e sobrados que ainda compõem o tecido



urbano da Lapa. Ou o patrimônio arquitetônico e paisagístico do bairro imperial de São Cristóvão, ou ainda dos antigos bairros da zona portuária. Até mesmo na Cidade Nova, onde as sucessivas intervenções apresentaram um considerável poder de destruição, preservou-se, através do instrumento da APAC, um importante conjunto arquitetônico e urbanístico compreendendo cerca de 330 edificações localizadas em mais de uma dezena de quadras em ambos os lados da Avenida Salvador de Sá.

Essas são, sem dúvida, as primeiras considerações a serem feitas quando se discute a “revitalização”, a “requalificação” ou a “reabilitação” de áreas degradadas pelo descaso ou omissão dos poderes instituídos. Não acreditamos que o problema resida exclusivamente na terminologia empregada. O importante é saber como se entende a cidade, em que bases são construídas as leituras e as problematizações da situação existente e a serviço de quem são elaboradas as propostas de intervenção.

No caso das áreas pericentrais aqui estudados, consideramos que para além do acervo edificado existente, a permanência das malhas urbanas remanescentes do século XIX e início do XX, incluindo aí o desenho de vias, lotes, quadras, largos e praças devem ser o substrato teórico, modelo de referência e ponto de partida para a elaboração das propostas urbanísticas. Ali, não obstante a semi-ruína ou o péssimo estado de conservação das estruturas materiais existentes, podemos encontrar as lições urbanísticas indispensáveis para a reabilitação, requalificação e revitalização dos espaços públicos e de convivência com vistas a recomposição das dinâmicas do tecido social e urbano. Cabendo aqui ressaltar que a reabilitação do tecido urbano vai muito além da simples restauração arquitetônica ou estrutural do patrimônio edificado, devendo ser entendida também como reabilitação do patrimônio social da cidade.

Estamos falando tanto da cidade do encontro de Henri Lefebvre quanto da cidade compacta de Richard Rogers. Para Lefebvre, a forma do urbano é a forma mental e social da simultaneidade, da centralidade, da reunião, da convergência, dos encontros, da festa (1972, pp: 125-7). Rogers, por sua vez, nos apresenta a cidade compacta ou multifuncional como uma cidade sustentável que utiliza com economia, racionalidade e eficiência os recursos humanos, materiais e ambientais disponíveis (2001, pp: 167-8). A cidade do encontro das pessoas é também, a cidade do encontro das mais diversas funções urbanas. A simultaneidade e a convergência que resultam da multifuncionalidade permitem a maior oferta de moradia, de trabalho, cultura e lazer no menor espaço possível, demandando um menor número de viagens no sistema de transportes público, bem como reduzindo o tempo dessas viagens.

Essa cidade que aposta num futuro mais responsável tanto do ponto de vista social quanto ambiental, pode ainda ser resgatada e conformada a partir da materialidade herdada dos bairros pericentrais em processo de requalificação. Não para repetir o passado, como ocorre nas revitalizações de caráter duvidoso atualmente em curso na cidade do Rio de Janeiro, mas para reaprendermos a sonhar com uma cidade mais humana, mais acolhedora e mais bela.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar/IplanRio, 1997.
- BARBOSA, Jorge Luiz. Olhos de ver, ouvidos de ouvir: os ‘ambientes malsãos’ da capital da República, in: *Natureza e sociedade no Rio de Janeiro*, Maurício Abreu (org.), Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.



- BRACK DUARTE, Claudia. *Plano de Gestão do Campo de Santana: subsídios e considerações*. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2012.
- CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. *Saúde, Gamboa, Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora Index, 1987. (História dos Bairros).
- CARLOS, Claudio Antonio Santos Lima. *Uma olhar crítico à zona portuária do Rio de Janeiro*. Disponível em <http://portomaravilhaparaquem.wordpress.com/2012/05/06/uma-olhar-critico-a-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro/>, acessado em 05/07/2014.
- DUARTE, C.F. A problemática de áreas pericentrais urbanas: o caso do bairro de São Cristóvão no Rio de Janeiro. In: *Anais do II Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – ENANPARQ*, Natal, 2012.
- _____. Lapa: abrigo e refúgio da cultura popular carioca. In: *Anais do XIII Encontro Nacional da ANPUR ENANPUR: Planejamento e Gestão do Território*, Florianópolis, 2009.
- FREITAS, Viviani de Moraes. *Das trevas às luzes? : transformações de uso e propostas de reestruturação do bairro de São Cristóvão no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2003.
- MELLO, Fernando Fernandes. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 2003.
- ROGERS, Richard e GUMUCHDJIAN, Philip. *Cidades para um pequeno planeta*. Lisboa: GG, 2001.
- SANTOS, Terena Brito. *Cores da Lapa: um condomínio fechado de luxo encravado no centro histórico carioca*. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2011.
- VASCONCELLOS, L.M. e SILVA, D.S.C.P. A caixa que faz cidade, a containerização de áreas portuárias. In: *Anais do XIII Encontro Nacional da ANPUR ENANPUR: Planejamento e Gestão do Território*, Florianópolis, 2009.
- VAZ, L. F.; ALBERNAZ, M. P.; CARDOSO, E. D.; PECHMAN, R.; AIZEN, M. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo – Zona Portuária*. Rio de Janeiro: Index, 1987.