

## como citar

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001  
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>.

Nas últimas décadas, metrópoles do mundo inteiro têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, onde a nova fronteira é a própria cidade interior, ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos. Neste contexto, o papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo. Esse processo, bem conduzido e com um correto faseamento, leva à maximização dos investimentos e ao sucesso nos campos econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, entre tantos outros que se complementam. Experiências internacionais bem sucedidas, movidas por problemáticas semelhantes, com destaque para os casos de Boston e Baltimore, nos E.U.A., nos ajudam a debater algumas questões importantes para o caso da área portuária do Rio de Janeiro.

## Da renovação à revitalização: o novo modelo para as áreas centrais

Após a II Guerra Mundial e até o último cartel do século XX, as metrópoles do mundo inteiro viveram um intenso crescimento econômico de matriz fordista – produção e consumo massificado – onde o ideal positivista e a lógica racional-tecnocrata do modernismo orientavam políticas urbanas equivocadas, numa renovação indiscriminada da cidade existente. Projetos arrasa-quarteirão substituíam a riqueza físico-espacial e a pluralidade socio-cultural das áreas centrais tradicionais, já desvalorizadas e esvaziadas de suas funções originais, com ambientes frios, monofuncionais e simplistas, e uma arquitetura distanciada de lastros históricos e dos valores da população (figura 1).

Com a crise do petróleo, o esgotamento do modelo econômico fordista, a falência do Estado e a emergência do mercado globalizado, o novo capitalismo neo-liberal não poderia ignorar, por um lado, o potencial do patrimônio instalado, a acessibilidade e o simbolismo das áreas centrais e, pelo outro, os vazios, as discontinuidades e os limites internos ao crescimento e à expansão da economia. Junto com a expansão da consciência popular, a consolidação dos movimentos comunitários e ambientalistas, e inserido no paradigma do desenvolvimento sustentável, este novo contexto levou as metrópoles do primeiro mundo a perseguir o renascimento de seus centros, através da reutilização das áreas centrais, da recuperação de suas arquiteturas e da valorização cultural de suas ambiências.

Por um lado, o modelo de revitalização urbana do urbanismo contemporâneo rompe com as práticas precedentes e distancia-se tanto dos projetos traumáticos de renovação quanto das atitudes exageradamente conservacionistas, ao mesmo tempo em que os incorpora e excede, em prol do renascimento econômico, social e cultural das áreas centrais. Pelo outro, ele permite a gestão da cidade segundo uma lógica neo-liberal, cuja prática urbanística passa a ser fragmentada e dispersa, de acordo com as oportunidades, as vantagens competitivas e as respostas de um mercado consumidor cada vez mais globalizado, embora de expressões localizadas como, por exemplo, na instituição de espacialidades propícias para novos pólos financeiros e imobiliários transnacionais, ou de intenso turismo cultural-recreativo.

Se nem sempre o modelo da revitalização encontra-se vinculado à existência de um plano no sentido tradicional, ele é dependente de um processo contínuo de planejamento estratégico e de ações integradas. Também é assim mesmo na prática norte-americana do planejamento fragmentado, dos *opportunity projects*, pois a colaboração entre o poder público (viabilizadores), o poder privado (investidores) e as comunidades (moradores e usuários) garante a identificação de planos e programas que possam maximizar e compatibilizar os esforços e os investimentos, e nortear a implementação integrada de ações e projetos a curto, médio e longo prazos. Os resultados positivos das intervenções, por sua vez, realimentam o processo atraindo novos investidores, moradores e consumidores, gerando, por sua vez, novos projetos.

É importante também fazer notar que nos EUA, as prefeituras destinam a implementação destes planos e projetos especiais, em áreas geograficamente demarcadas, à gestão de uma empresa ou agência de desenvolvimento de capital misto, especialmente montada, num modelo recomendado nos anos 50 pelo governo federal, que assim destinava programas especiais de financiamento para a recuperação de áreas degradadas. (2) Contando com a prefeitura como co-investidora, elas atuam como empresas do mercado, não oneram o custo do serviço público e possuem grande independência e agilidade para perseguir suas estratégias de desenvolvimento. Quase como agentes imobiliários, essas agências podem comprar e alienar terrenos, urbanizá-los, negociar alterações de legislação, promover projetos especiais e pacotes de incentivos diversos. São exemplos destas agências a Boston Redevelopment Authority e a Charles Center – Inner Harbor Management, de Baltimore, e, mais próxima a nós, a Corporación de Antigua Puerto Madero S.A., administradora do empreendimento de Buenos Aires que, iniciado em 1990, já é um enorme sucesso que se reflete nas áreas vizinhas (figuras 2 e 3).

Por outro lado, a privatização exagerada pode ser um equívoco perigoso e levar a grandes fracassos, como na área das Docklands, que se espalha ao longo de 13km do Rio Tâmisa no centro financeiro de Londres. Após projetos pontuais de revitalização, como no caso do Saint Katherine's Dock – complexo de hotel, apartamentos, escritórios e marina – junto à Tower Bridge, foi instituída em 1981, pelo governo conservador de Thatcher, a London Docklands Development Corporation, que tomou o controle da área e buscou condicionar o mercado através de pesados investimentos públicos para torná-la um centro mundial de operações financeiras globais. Empurrada pela reestruturação econômica mundial, numa operação neo-liberal absolutamente comercial e equivocada, a LDDC logo atraiu os investimentos privados através de uma *enterprise zone* – área sem controles urbanísticos onde valiam uma série de incentivos, renegou o planejamento ou qualquer tipo de princípio regulador, o que acabou gerando conflitos internos, uma enorme especulação imobiliária de tinteira pós-moderna e péssimos resultados urbanísticos, além do esvaziamento de outras partes da cidade (Busquets, 1995; Ghirardo, 1995). O maior desastre foi na área conhecida por Canary Wharf com seu plano comercial, grandioso, de alta densidade e totalmente desvinculado do resto de Londres, encomendado em 1985 aos escritórios de Skimore, Owings & Merrill e Pei, Cobb & Freed por um empreendedor norte-americano (figura 4). (3) Em 1993, após superestimar o mercado e ser engolida pela recessão, a Olympia & York, sua controladora e maior construtora de capital próprio no mundo, foi levada à falência amargando um débito estimado em US\$ 20 bilhões, e a paisagem da área era desoladora com inúmeras torres comerciais vazias. Além disto, a experiência de Docklands acabou ensinando à LDDC e ao governo neo-liberal que investidores, empreendedores imobiliários e o público em geral querem o planejamento e as garantias de regras urbanísticas claras (Buchanan, 1989; Ghirardo, 1995).

Mas é inegável que, desta forma, o processo de planejamento estratégico, integrado e de longo prazo, fica imbuído de potencial e dinamismo sem precedentes, tornando-se flexível e constantemente exposto a avaliação e exigências das comunidades usuárias e do próprio mercado. Adotado em diferentes graus e roupagens em cidades do mundo inteiro, e destacando-se pelos diversos exemplos bem sucedidos de cidades norte-americanas e européias, como Boston, Baltimore e São Francisco (EUA) - as pioneiras - e

de Londres e Glasgow (Grã-Bretanha), Barcelona e Bilbao (Espanha), Berlin e Hamburgo (Alemanha); o movimento na direção da revitalização das áreas centrais foi plenamente aceito como o novo modelo para o desenvolvimento urbano.

No Brasil, depois de uma experiência de pequena escala limitada ao centro histórico de Curitiba, em meados dos anos 70, o modelo da revitalização só viria a se consolidar com a implantação e o sucesso do Projeto Corredor Cultural no Rio Janeiro. Institucionalizado em 1982, o projeto garantiu que cerca de 4.000 imóveis no centro, tivessem a sua preservação e reciclagem controladas por diretrizes especiais de projeto, incentivadas através de isenções de impostos, num processo diferenciado de gestão urbana complementado por maior atenção no tratamento dos espaços públicos e pelo fomento à implantação de centros culturais e atividades afins. Mais recentemente, outras cidades brasileiras têm buscado implantar projetos neste sentido – embora sob diferentes condicionantes, inspirações e alcance – tais como Salvador na área do Pelourinho, Recife e Belém, ambas na área central junto ao rio. (4)

### **As cidades voltam-se para suas áreas portuárias**

Dentre as áreas centrais de interesse para revitalização, as antigas áreas portuárias – berço e lugar central de suas metrópoles durante séculos – voltam a assumir um papel estratégico, assim como acontece no caso do Rio de Janeiro. Por um lado, os modernos e gigantescos navios de carga, a containerização e a especialização do movimento portuário, as dificuldades de acomodar as novas logísticas portuárias às limitadas instalações e espaços das áreas centrais e a difícil acessibilidade dos meios de transportes de apoio – rodovias e ferrovias – foram fatores fundamentais para seu esvaziamento, em detrimento de novas instalações portuárias em grande portos mais afastados, tecnológica e fisicamente preparados para os novos tempos.

Pelo outro lado, os grandes elementos de infra-estrutura portuária e metropolitana, fisicamente presentes nas áreas portuárias, podem representar conflitos ou constituir barreiras contra sua integração ao resto da área central, como é o caso na grande maioria das cidades portuárias. Pátios ferroviários e vias expressas, em superfície ou elevadas, representam os impedimentos mais comuns, presentes em quase todas as metrópoles. Some-se a isso um perfil fundiário muitas vezes complexo e os desentendimentos entre as diferentes esferas e agências governamentais e a autoridade portuária – muitas vezes privatizada – e têm-se a situação de abandono e deterioração que caracteriza, ainda hoje, a grande maioria destas áreas nas metrópoles do mundo inteiro. Embora assim também seja o caso carioca, aqui deve-se ainda considerar as dificuldades inerentes à compartimentação da área pela cadeia de morros de ocupação residencial. (5)

A liberação destas enormes áreas e estruturas, e a transposição dos impedimentos, geram importantes oportunidades para o desenvolvimento urbano, para novas funções e inversões imobiliárias, indo ao encontro do novo planejamento estratégico, dos modelos de oportunidade e das operações de revitalização urbana. Coroados com novas visibilidades e acessos à frente de água, esses investimentos – públicos e privados – assumem grande poder de atração, lucram com seu poder multiplicador e tendem a se valorizar cada vez mais.

Em Barcelona, por exemplo, o desvio do trânsito de passagem para uma via enterrada e um novo túnel para a linha férrea ao longo da costa, planejado em 1985, permitiu a integração da frente marítima e seus novos espaços à cidade existente, tornando-se um caso emblemático. No caso de São Francisco, o anel viário cuja construção do trecho suspenso com dois andares de vias expressas ao longo do *waterfront* da área central esteve suspensa durante anos graças à ação de grupos comunitários, foi finalmente demolido após os abalos do terremoto de 1994 e deu lugar a uma solução de superfície com espaços requalificados para pedestres. Em Boston, decidiu-se por demolir a *expressway* e construí-la subterrânea, liberando a

superfície para parques e seu espaço aéreo para novas construções, num projeto cujos custos superam os US\$ 7 bilhões mas cuja execução já se encontra bem avançada (figura 5). Já na área do South Street Seaport, em Nova Iorque, ao contrário, o impacto da barreira visual representada pelo viaduto foi minimizado pela própria intensidade dos novos usos dos dois lados e com o tratamento diferenciado da área embaixo dele; com a primeira fase inaugurada em 1983, a área recebia 12 milhões de visitantes em 1987 (figura 6).

Nos últimos anos, com o fenômeno mundial de revalorização das áreas de frente de água, as alterações nas relações entre o indivíduo e o seu tempo de lazer, o crescimento do turismo cultural e temático, e a tendência à construção de fragmentos qualificados de cidade, destacaram as áreas portuárias por suas potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias, bem como pela “revalorização mediática do seu capital simbólico” (Viegas et al, 1995: 11). O turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário – são os Festival Market Malls, as marinas, os aquários e museus, os centros de conferências, etc. Foi o caso de Baltimore e tantas outras cidades norte-americanas, de Sydney com a Opera House e o Darling Harbor (figura 7), e, recentemente, com Bilbao e o museu Guggenheim (figura 8).

Nesse *mix* de usos do solo, no fim dos anos 70 e nos anos 80, destacaram-se *malls* comerciais abertos – conjuntos de lojas, bares e restaurantes especializados – onde a estratégia adotada para atrair os consumidores era oferecer uma experiência de compras diferente, aliada à moda da comida *gourmet*, à valorização da arquitetura histórica e à redescoberta dos cafés de calçada e da vida das praças européias; em termos de tipológicos, o modelo adotado viria a ser Galeria Vittorio Emanuele II em Milão, de 1878. Os empresários norte-americanos começavam a compreender que, na lógica econômica consumista, o comércio varejista possui um papel fundamental em regenerar as cidades graças a seu apelo tão amplo, pois “todo o demais no centro urbano serve a um mercado particular” (James Rouse in Frieden & Sagalyn, 1990: 113).

Outro importante atrativo destas áreas é a própria movimentação portuária, principalmente por seus barcos de passeio, lazer e até pedalinhos, tanto por conta de seus usuários diretos quanto pela ambiência lúdica e festiva que proporcionam. Em muitos casos, como em Baltimore e Boston, as novas promoções imobiliárias junto à água – seja em edificações recicladas ou novas – oferecem “vagas” para barcos vinculadas aos apartamentos, em marinas próprias. Por outro lado, a movimentação mais “suja”, de rebocadores ou mesmo de carga e descarga, também é atrativa para o público e pode ser mantida, como foi o caso em nosso projeto para Fells Point, Baltimore. Some-se a isto, as próprias embarcações tornadas atração principal, como no caso de barcos históricos, escunas de guerra, submarinos e navios-escola visitantes ((figura 9).

As novas estratégias de competitividade dentro do fenômeno da globalização apoderaram-se das áreas portuárias e *waterfronts* como os locais perfeitos para espetáculos mediáticos ou eventos ocasionais, que também lucram com a sua centralidade e acessibilidade. As cidades, por sua vez, incorporam essas possibilidades como justificativa para as grandes reconversões e para alavancar o seu planejamento estratégico, como através de exposições mundiais, olimpíadas, feiras internacionais etc. Este modelo, iniciado com as feiras mundiais de Paris (1889) e Chicago (1893), foi utilizado, por exemplo, em Barcelona cujos esforços de recuperação da área central foram alavancados pelos Jogos Olímpicos de 1992 (figura 10), e em Gênova, onde a Exposição do Centenário de Colombo de 1992 não gerou os impactos previstos nos esforços para a revitalização do *waterfront*.

Seria tarefa impossível no escopo deste artigo comentar as inúmeras e variadas experiências

internacionais, mas apenas destacar o que nos parece mais significativo e que pode contribuir para o debate no caso carioca. Neste sentido, já observou Busquets (1995: 36) que “nas operações de reconversão de *waterfronts*, as experiências norte-americanas, principalmente de Boston, São Francisco, Baltimore, e Vancouver, possuem um peso determinante, criando um modelo referencial difícil de se evitar”. Neste casos são merecedores de atenção os sistemas de gerenciamento urbanístico, as estratégias flexíveis de planejamento e implementação, e a relativa continuidade administrativa em torno aos objetivos de revitalização da área central. Destaca-se a atitude agressiva do poder público para atrair investimentos e monitorar os empreendimentos, e o cuidado com a qualidade das soluções urbanísticas e arquitetônicas, que comentaremos através dos casos de Boston e Baltimore, cidades cujos esforços para a recuperação de suas áreas centrais aconteceram praticamente em paralelo.

## O caso de Boston

Em Boston, um projeto de renovação dos anos 50 marcou para demolição praticamente toda a área central, inclusive as edificações do antigo mercado Quincy e Faneuil Hall, de 1820. Desenhado por I.M. Pei, o novo centro cívico municipal seria o “gancho” de todo o processo, tendo suas primeiras edificações modernistas, resultantes de concursos públicos, construídas em 1963 (figura 11). Ao mesmo tempo, a prefeitura e a câmara de comércio contratavam uma equipe de consultores liderada por Kevin Lynch e John Myers, professores do MIT, para um plano de recuperação do *waterfront*, que proporia a preservação de edificações históricas e a integração da cidade com o mar, através de novas visualidades, de usos públicos e das continuidade espaciais, objetivos depois incorporadas ao Plano Geral de Boston de 1965, época em que se reorganizou a agência especial de desenvolvimento da área central, a Boston Redevelopment Authority.

Também como um dos dinamizadores na recuperação do *waterfront*, planejava-se o New England Aquarium sobre um *pier* da área central, primeira experiência no gênero aberta à visitação pública nos EUA. Inaugurado em 1969, o aquário tornou-se um grande sucesso de público e elemento central da revitalização, e seus arquitetos – a firma Cambridge Seven – iriam repetir a dose em outras cidades, como em Baltimore, Osaka (Japão) e Lisboa (Expo 98). No caso de Boston, como o prédio original tornou-se pequeno face a seu próprio sucesso, e o *pier* valorizou-se enormemente com a revitalização do centro, recentemente decidiu-se que ele dará lugar a um novo empreendimento imobiliário e um novo e maior aquário público será construído em outro local.

O ativismo político e os movimentos preservacionistas do fim dos anos 60 e início dos 70, em conjunto com um panorama de redirecionamento político e econômico nos EUA, modificou a essência dos antigos planos de renovação ainda vigentes, que se voltariam para a preservação histórica e o respeito aos patrimônios locais. Apesar de salvos da demolição em 1964, o abandono das edificações do Quincy Market e Faneuil Hall só seria revertida no início dos anos 70, através da associação de Benjamin Thompson, um arquiteto local dono de restaurante com uma grande idéia, e James Rouse, empresário de visão cuja Rouse Company já havia construído a cidade nova de Columbia e alguns *shopping-centers* em áreas centrais. Esta aliança, com a benção da prefeitura, transformou o antigo mercado em um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios, cujo sucesso tornou a experiência um modelo internacional (figuras 12 e 13).

Como observam Frieden & Sagalyn (1990: 112), Rouse soube se utilizar da inspiração dos arquitetos, numa visão que buscava “entreter os compradores de classe média e faze-los sentirem-se confortáveis”, fugindo às regras da indústria de shoppings na época. Desde então, a Rouse Company, quase sempre utilizando-se dos serviços do arquiteto Ben Thompson, especializou-se neste tipo de projetos, que viriam

a ser chamados de *festival malls*, implantando o mesmo modelo com sucesso em diversas cidades norte-americanas, como Baltimore (Inner Harbor), Nova Iorque (South Street Seaport) e Miami (Bayside Mall). (6)

No seu primeiro ano de funcionamento, o novo conjunto do Market Place atraía dez milhões de visitantes – total equivalente ao registrado para a Disneylândia no mesmo período – e, em meados dos anos 80, este número já atingia 16 milhões/ano – três vezes mais do que o total de turistas que entravam no México e no Havaí – sendo que estimava-se a metade dos visitantes ao Market Place como de verdadeiros turistas (Frieden & Sagalyn, 1990). Os enormes lucros do empreendimento eram aferidos mais pelo volume das compras do que pelo que era comprado.

Os projetos da prefeitura e a recuperação dos prédios históricos do antigo mercado conquistou a confiança e o interesse dos investidores, fazendo com que o preço dos imóveis em seu entorno subisse bem mais do que no resto da área central. Frieden & Sagalyn (1990) observam que, de 1970 a 76, quando o Market Place ainda estava sendo projetado e construído, num raio de 5 quarteirões dele, os preços dos imóveis subiram 13% reais, enquanto que caíam 16% no resto da área central. Estima-se que, com sua complementação, o Market Place tenha valorizado o preço do solo de 20 a 25% e o valor do aluguel de salas de 5 a 15% acima do resto da área central, demonstrando haver sido um fundamental catalisador para o processo de revitalização e reaquecimento do mercado.

Hoje a recuperação da área central e do *waterfront* de Boston já se tornou uma história paradigmática de sucesso, coroada com o bilionário projeto de demolição da via expressa suspensa, comentado acima. Em 1995, Sieber observava que os diversos empreendimentos imobiliários dos doze anos anteriores no centro faziam jus aos esforços de revitalização, tais como o Rowes Wharf – um complexo de uso misto de alta qualidade (figura 14), três novos centros de convenções e exposições e cinco novos hotéis – sendo três no *waterfront* – já construídos com, pelo menos, seis outros sendo projetados. Estima-se que, como resultado da revitalização e da reconstrução da imagem da cidade, 10% da receita de Boston sejam derivados de atividades relacionadas ao turismo (Sieber, 1995).

## O caso de Baltimore

O outro caso de sucesso mundialmente conhecido é o de Baltimore onde, no final da década de 50, um grupo de empresários locais se uniu para enfrentar a decadência da área central, contratando um plano diretor ao urbanista David Wallace, eventualmente encampado pela Prefeitura. O plano recomendava, numa primeira fase, a renovação de alguns quarteirões da área central de negócios como gancho para o processo de recuperação de todo o centro. Passando a ser administrada por uma agência própria, a Charles Center Management Inc., a exemplo de Boston, a área recebeu o primeiro projeto de renovação urbana nos EUA que conservou edifícios históricos não tombados (cinco) e buscou a mescla de usos de escritórios, lojas, um teatro, um hotel e apartamentos para classe média-baixa (figura 15). O interior dos quarteirões foram liberados para novas praças ladeadas de lojas e bares, com garagens públicas no sub-solo, e iniciou-se um pioneiro sistema de passarelas para pedestres interligando os prédios na direção do Inner Harbor, área do porto destacada para a segunda fase de intervenção.

O Projeto Charles Center começou a gerar bons resultados já em 1961 quando, numa inteligente estratégia de marketing, a Prefeitura promoveu uma concorrência pública de propostas imobiliárias (projeto, construção, viabilidade econômica e financeira) para a construção do primeiro edifício comercial no novo Charles Center. O projeto da firma vencedora foi de Mies Van der Rohe, cujo grande prestígio internacional acabou chamando a atenção da mídia para o que estava ocorrendo em Baltimore. O interessante é que a firma selecionada em segundo lugar acreditava tanto na revitalização da área que construiu seu projeto em terreno exatamente em frente ao do concurso, e seu prédio ficou pronto antes do

vencedor! Isto gerou importante efeito-demonstração atraindo outros investidores, embora, como bom planejamento de longo prazo, Charles Center só foi plenamente completado em meados dos anos 80, quando a construção de um prédio misto comercial e residencial em seu último terreno livre.

Este primeiro sucesso de renovação criteriosa abriu caminho para uma série de outros programas e projetos voltados para a revitalização geral do centro de Baltimore. O mais importante deles, sem dúvidas, foi o projeto para a área do Inner Harbor (porto interior), cuja gestão foi incorporada à mesma agência de desenvolvimento do Charles Center. Implantado a partir de 1973, com a retirada das velhas edificações abandonadas e a renovação do *waterfront* da área central ribeirinha, o *Inner Harbor* tornou-se o principal ponto de atração da cidade, concentrando um impressionante conjunto de empreendimentos e múltiplas atividades (figura 16). Segundo Hall (1988), o projeto custou investimentos do governo federal na ordem de US\$ 180 milhões, do governo municipal de U\$ 58 milhões, e do setor privado de apenas US\$ 22 milhões, mas o aumento de arrecadação da prefeitura foi significativo: estima-se que apenas os impostos diretos da área de projeto tenham subido de US\$1 a 10 milhões. Para a área flui, diariamente, uma multidão de turistas, visitantes e gente que trabalha no centro que nos anos 90, segundo a revista *Pace*, alcançou a marca de 21 milhões de pessoas ao ano, superando Disneyworld (antes da inauguração da sua última fase).

Os empreendimentos no Inner Harbor são muito mais numerosos do que podemos comentar aqui, mas em 1976 a nova área foi inaugurada com a construção do Maryland Science Center, seguido pela torre com mirante do World Trade Center, projeto de I. M. Pei, da autoridade portuária de Baltimore. Em 1979 foi a vez do novo Centro de Convenções, que capitalizou com a proximidade com a capital Washington e os custos menores de Baltimore para a realização de eventos, atingindo um índice de utilização de quase 75% do tempo já no período 1981-82. Na sua trilha veio instalar-se o primeiro grande hotel do Inner Harbor, o Hyatt Regency, para responder à demanda da cidade e atraído por um generoso pacote de incentivos da prefeitura. Inaugurado no final de 1981, com 500 quartos em um elegante prédio revestido de vidro espelhado com elevador panorâmico, no início dos anos 90 sofreu uma expansão e teve a sua capacidade dobrada. Por esta época outros hotéis já haviam sido reciclados ou construídos, como o novo Sheraton há apenas uma quadra do Hyatt.

Em Julho de 1980 foi a vez da Rouse Company inaugurar o que seria o maior sucesso do Inner Harbor, o seu Harborplace, um *festival mall* projetado por Benjamin Thompson seguindo o modelo do Harbor Place de Boston, com dois elegantes pavilhões inspirados em antigos mercados, com 12 restaurantes e cafés, um mercado, 58 lojas sendo 20 de comida, 37 pequenos locais para comer, 35 quiosques e carrinhos de venda (figura 17). No fim de seu primeiro ano de operação o Harborplace já havia recebido 18 milhões de visitantes e suas vendas superaram as de seu irmão mais velho de Boston.

Para conseguir o apoio da comunidade e a aprovação do projeto, Rouse fez uma campanha pessoal junto a grupos minoritários e representações étnicas locais, garantindo empregos e oportunidades de negócio. O compromisso foi o seguinte *mix* no Harborplace: 10% dos empreiteiros seriam de minorias, 25% dos operários da construção de minorias, 50% dos empregados no shopping e ajuda a minorias para empregar-se, e um esforço especial para encontrar e atrair comerciantes das minorias. Das 2.000 propostas encaminhadas por comerciantes interessados no projeto, 140 foram aceitas, das quais 91% eram da comunidade local e 20% representavam minorias. 128 lojas originais, 22 eram de minorias. Esse compromisso social revelou-se excelente para os negócios pois a mistura de restaurantes étnicos e a variedade de lojas tornaram-se um grande atrativo não planejado originalmente.

Outra grande âncora do Inner Harbor de Baltimore foi o espetacular projeto do Aquário Nacional sobre um pier, objeto de um concurso ganho pelo grupo Cambridge Seven e inaugurado em 1981 a um custo total de US\$ 21 milhões (figura 18). O seu sucesso foi tão grande que a marca dos 400.000 a 600.000

visitantes/ano prevista em seu planejamento inicial foi superada logo nos sete meses após a inauguração, quando se atingiu um total de um milhão de visitantes! Frieden & Sagalyn (1989) mencionam que o aquário é a maior atração do estado e que, em 1984, havia gerado 3.000 empregos e injetado US\$ 88 milhões na economia local. Projetado como um museu, com os tanques organizados em percursos educativos que culminam numa pirâmide de vidro com um grande jardim tropical no topo do edifício, em 1991 ganhou um anexo no pier vizinho, onde se localizou uma nova área de exposições e grande tanque com anfiteatro para shows aquáticos. São mais de oito mil espécies de peixes e mamíferos em exposição, ambientes recriando diversos eco-sistemas e espetáculos aquáticos, numa atrativa e premiadíssima arquitetura

A marina pública e os *piers* concentram animada variedade de embarcações: uma réplica de histórica e outros barcos para visitação, particulares, navios-escola de passagem, barcos de passeio, taxis-aquáticos, pedalinhos elétricos, etc. Some-se, ainda, a tudo isto uma antiga usina a vapor reciclada com atividades de recreação, os novos hotéis e edifícios mistos circundantes, um novo estádio de *baseball* inserido numa antiga edificação ferroviária reciclada, um pier com cobertura tensionada por mastros para espetáculos, um pavilhão de exposições, as inúmeras atividades de animação pública e a qualidade do paisagismo e do mobiliário urbano, e pode-se começar a ter uma idéia do dinamismo do *Inner Harbor*, de seu entorno imediato e o que representam para a imagem e o cotidiano de Baltimore.

Deve-se destacar, também, o esforço bem sucedido para atrair novos moradores e empreendimentos habitacionais para o *Inner Harbor*, principalmente da classe média e os jovens profissionais. Nos anos 80, a prefeitura lançou um programa pioneiro de *urban homesteading* no bairro de Otterbein, a duas quadras do *waterfront*. A grande maioria de suas edificações – quase todas *town houses* –encontravam-se abandonadas devido às desapropriações de um projeto viário estadual abortado por pressão da população e da prefeitura. As casas foram então oferecidas no estado deteriorado em que se encontravam pelo preço simbólico de um dólar para famílias que não possuíssem outro imóvel em Baltimore, exigindo-se que passassem a morar lá, recuperassem suas casas até um nível mínimo aceitável em seis meses – conservando as fachadas, e se comprometessem a não revender em dois anos, de modo a evitar uma especulação prejudicial. Além exigir o respeito a diretrizes de projeto nas fachadas voltadas para a rua, condizentes com a tipologia histórica do bairro, a prefeitura oferecia um financiamento de materiais de construção. A área foi rapidamente reocupada e revitalizada e até uma antiga igreja abandonada foi reciclada em *lofts* residenciais.

O sucesso do Inner Harbor induziu transformações ao longo do *waterfront* adjacentes, como em Fells Point, tradicional bairro portuário de usos mistos e comunidades étnicas que passara a atrair turistas, novos usos e moradores em edifícios reciclados (figura 19). (7) Os programas de revitalização e requalificação urbanística iriam ser ampliados para a cidade toda, alguns direcionados setorialmente outros para tipos específicos de áreas, como os destinados à recuperação de centros comerciais.

A implementação do processo de revitalização da cidade e de seu centro permitiu que Baltimore alterasse completamente a sua imagem perante o público, de decadente e feia nos anos 50, para uma das cidades mais bem conceituadas perante o público norte-americano que perdurou até o final dos anos 80. A continuidade administrativa e a reeleição por quatro vezes do prefeito Schaeffer, que depois elegeu-se governador, foi um dado crucial para tanto. Infelizmente, hoje, depois de doze anos de uma administração pífia do seu sucessor, Baltimore regrediu enormemente, com elevados índices de criminalidade, intensa fuga de moradores e de movimento comercial para outras localidades, e uma economia que se encontre, novamente, em franca decadência.

## **Concluindo para o debate carioca**

O estudo das experiências mundiais bem sucedidas aponta cinco aspectos fundamentais nos processos de revitalização das áreas centrais: a) os processos estratégicos de planejamento, marketing, gestão e monitoramento, em perspectivas de longo prazo; b) um *mix* estudado de ocupação da área, composto por diversos usos do solo, complementares e com a presença de “âncoras” sólidas; c) respeito à memória coletiva, ao patrimônio e ao contexto preexistente (físico-espacial e socio-cultural); d) atenção ao poder das imagens e da qualidade projetual; e) processos consensuais e colaborativos entre os grupos envolvidos (instâncias de governo, investidores, empresariado, usuários e comunidade em geral).

É sempre importante frisar que a revitalização de áreas centrais depende da renovação ou da construção de uma nova imagem urbana, em substituição à antiga percepção geral da área central e/ou portuária de decadente, de má fama e decadência. Se, por um lado, é vital a construção da confiança no processo e no lugar, o que é dependente de ações integradas, contínuas e constantes, monitoradas pelo poder público. Pelo outro, essas estratégias também dependem de um catalisador da revitalização, dinâmico e de forte apelo, constituindo-se em “diferencial” e “gancho” inicial (não diferentemente do conceito de âncora no shopping center), contribuindo ativa e intensamente na construção da nova imagem e de uma nova experiência, atraindo novos usuários e investidores (Kotler et al, 1995). Embora os catalisadores *per se* não possam garantir o sucesso da revitalização como um todo, eles têm se mostrado essenciais para dar a partida e, muitas vezes, para sustentar todo o processo. Note-se o papel do turismo – de negócios, compras, cultural e recreativo – como um dos principais dinamizadores econômico e social nos casos bem sucedidos de revitalização de áreas centrais portuárias.

Isto ficou claro com o recente caso de Bilbao que alavancou a revitalização de sua área central e sua recuperação econômica ao atrair a primeira filial européia do museu Guggenheim. Antes mundialmente conhecida por abrigar o grupo separatista basco, a cidade viu o arrojado e polêmico projeto de Frank Gehry ser tomado como uma referência mundial e a grande razão para as visitas turísticas, recebendo um público de superior a 2,5 milhões em seus dois primeiros anos de inauguração. (8) Nesta mesma linha, não esqueçamos dos bem sucedidos esforços de reconstrução da percepção da qualidade de vida em Niterói, no que foi vital a forte imagem proporcionada pelo edifício-tornado-ícone do Museu de Arte Contemporânea, projeto de Oscar Niemeyer que se projeta sobre a Baía de Guanabara.

Nos últimos meses, o Rio também tem corrido atrás de oportunidade semelhante, brigando para receber a filial brasileira do Museu Guggenheim, como acompanhamos nos noticiários. Ter um “*gehry*” - ou, quem sabe, um “*koolhaas*”, de modo a participar do novo paradigma cultural globalizado e globalizante, em muito contribuiria para a re-construção da imagem da cidade em nível internacional. Parece que, nos últimos anos, a cidade se deu conta da importância do *city marketing*, não sem haver perdido diversas oportunidades quando optou por não se utilizar de concursos internacionais para projetos de grande visibilidade (como nos casos do Rio-Orla na ECO-92, do medíocre novo terminal do aeroporto internacional, do monumento ao holocausto, dentre outros).

Assim, outro destaque é o importante papel reservado para a capacidade expressiva e simbólica das novas arquiteturas, dos edifícios de *griffe* à cenografia dos *city tableaux*, muitas vezes criticados pelos deslocamentos temporais e geográficos que seus ambientes promovem, e pela artificialidade social típica do pós-modernismo (Boyer, 1990). Mas o contexto urbano que se resolve implementar na área e o *city marketing* passaram a ser fundamentais para a revitalização, por seu potencial na reciclagem imagética e na promoção de novas experiências no cotidiano urbano. Neste sentido, como apontam Wansborough & Mageean (2000), nos centros urbanos destaca-se a importância de uma atuação efetiva do poder público no sentido da “recuperação e a melhoria da qualidade de vida através da valorização e do desenvolvimento das características únicas do lugar e de sua gente” e a recuperação cultural do lugar através do desenho urbano e programas complementares.

Neste novo milênio, quando a sociedade já está plenamente consciente da propriedade e do alcance social do paradigma do desenvolvimento sustentado, e dos modelos urbanísticos que lhe podem dar corpo, as metrópoles se convencem da importância do planejamento estratégico consciente, democrático, flexível, contínuo e integrado, em busca da requalificação urbanística e da revitalização da cidade interior. A globalização da economia tem acirrado a competição entre cidades na atração de novos investidores e na construção de novos mercados, o que faz destacar os diferenciais urbanísticos e, conseqüentemente, um cuidado cada vez maior na busca da qualidade para os modelos e processos. Para o Rio de Janeiro, nessa sua volta às origens e no enfrentamento do novo desafio das barreiras interiores, acima de tudo devemos aprender – tanto com os casos bem sucedidos, como aqueles equivocados – que a implementação dos novos processos e modelos deverão ser, sempre, consensuais, pluralistas e democráticos, e sempre mais lentos do que geralmente admite a ação técnica tradicional ou os tempos políticos a que estamos acostumados.

## notas

1

Artigo originalmente encomendado pelo Centro de Arquitetura e Urbanismo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, em abril de 2001, para publicação especial e exposição sobre a revitalização de áreas portuárias.

2

Talvez aqui se pudesse fazer uma comparação com o programa de financiamento denominado Projeto CURA (Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada), iniciado em 1973 pelo Banco Nacional da Habitação.

3

A ambição e a opulência do empreendimento são demonstrados pela quantidade de edifícios da área com projetos de *griffe* – voltados a atrair investidores e o público – de arquitetos tais como SOM, Cesar Pelli, Aldo Rossi, Kohn Pedersen Fox, Hanna/Olin, Norma Foster, etc. Vide Ghirardo, D. (1995).

4

No caso do Pelourinho, não sem diversas críticas senão ao processo e aos resultados obtidos com suas novas lógicas físico-espaciais e seus ambientes cenográficos. Vide, por exemplo, Gomes, M. (1995).

5

Vide o caso da área portuária carioca onde estes fatores são tão intensos que, embora a possibilidade de sua revitalização seja debatida por vários segmentos da sociedade desde 1982, com maior ou menor intensidade, ainda não existe nenhuma estratégica urbana global e de consenso definida pelo poder público.

6

Interessante que as inovações de James Rouse geralmente refletiam sua consciência social, como em seus shoppings de subúrbios onde tentava criar centros comunitários, na cidade nova de Colúmbia onde tentou construir bairros racialmente integrados, e no Harbor Place de Baltimore com seu *mix* comercial étnico, como veremos adiante.

7

Sobre Fells Point, bairro onde desenvolvemos o projeto urbano definidor da ocupação do waterfront, veja-se del Rio, 1990.

8

Bordolon, E. *Maravilha Arquitetônica*. In Revista Check In ano 3 nº 31, 1999.

## bibliografia

Boyer, M. Christine. *Cities for Sale: Merchandizing History in South Street Seaport*. In Sorkin, M. (org.). *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*. N. Iorque: Nooday Press, 1992.

Breen, Ann & Rigby, Dick. *Waterfronts: Cities Reclaim their Edge*. N. Iorque: Mc-Graw Hill, 1994.

## referências bibliográficas

Buchanan, Peter. *Quays to Design: Urban Design Guidelines in London Docklands*. In *Architectural Review* nº 1106, Abril 1989.

Busquets, Joan. *Los Waterfront de nuevo una prioridad urbanística*. In *Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997.

Consultores Europeos Asociados. *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires: Ajuntament de Barcelona, Municipalidad de Buenos Aires & Corporacion de Antiguo Puerto Madero, 1990.

del Rio, Vicente. *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*. São Paulo: Editora Pini, 1990.

\_\_\_\_\_. *O Modelo da Revitalização Urbana e o Caso de Baltimore* in *Cadernos do Patrimônio Cultural* # 4/5 (especial sobre Áreas Portuárias). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1994.

\_\_\_\_\_. *Revitalização de Centros Urbanos: O Novo Paradigma de Desenvolvimento e seu Modelo Urbanístico* in *Revista Pós* no 4. São Paulo: Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1993.

\_\_\_\_\_. *Cidade da Mente, Cidade Real. Percepção e Revitalização da Área Portuária do Rio de Janeiro* in del Rio, V. & Oliveira, L. (orgs.) *Percepção Ambiental: A Experiência Brasileira*. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

\_\_\_\_\_. *Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental*. Tese de doutoramento. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1991.

Frieden, Bernard & Sagalyn, Lyanne. *Downtown Inc.: How America Rebuilds Cities*. Cambridge MA: M.I.T. Press, 1989.

Ghirardo, Diane. *Architecture after Modernism*. Londres: Thames & Hudson, 1995.

Gomes, Marco Aurélio de Filgueiras (org.). *Pelo Pelô – História, Cultura e Cidade*. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo / Editora da Universidade Federal da Bahia.

Hall, Peter. *Cities of Tomorrow*. Oxford: Basil Blackwell, 1988.

Hoyle, Brian. *The New Waterfronts: principles, perceptions and practices in the UK and Canada*. In

*Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997.

Kotler, Philip et al. *Marketing Público: Atraindo Investimento, Indústria e Turismo para as Cidades, Estados e Países*. Rio de Janeiro: Makron / Free Press, 1995.

Pozueta, Julio. *Transformacion de espacios portuarios areas urbanas – experiencia española y marco internacional*. In *Urbanismo* nº 27, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Fevereiro 1996.

Revista *Arquis* nº 1 – *La Transformación de la ciudad / Puerto Madero*. Buenos Aires, 1994.

Revista *Process* nº 52 – *Waterfront*. Tóquio, 1984.

Revista *Process* nº 97 – *Boston by Design: A City in Development, 1960 to 1990*. Tóquio, 1991.

Sieber, R. Timothy. *Waterfront revitalization in post-industrial port cities of North America: a cultural approach*. In *Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997.

Souza, João Figueira de (org.). *Cidades, Portos e Frentes de Água*. revista *Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997.

Viegas, Luis et al. *Contexto, Cenário e Impacto das Operações de Reversão Urbana em “Frentes de Água”*. In *Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997.

Wasnborough, M & Mageean, A. *The Role of Urban Design in Cultural Regeneration*. In *Journal of Urban Design* Vol. 5 nº 2, Junho 2000.

Wrenn, Douglas M. et al. *Urban Waterfront Development*. Washington: The Urban Land Institute, 1983.  
sobre o autor Vicente del Rio é arquiteto e urbanista, Mestre em Desenho Urbano (Oxford) e Doutor em Arquitetura e Urbanismo (USP). Professor titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ, com diversas pesquisas e publicações sobre o tema, foi responsável pelo projeto urbano do waterfront de Fells Point, Baltimore.