

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO
ARQUITETURA E URBANISMO

**PROCESSOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: UM COMPARATIVO ENTRE RIO
DE JANEIRO E SÃO PAULO**

Orientanda: Moana Borcato Cestari

Orientador: Prof. Me. Sérgio Ricardo Lessa Ortiz

RESUMO

O espaço público compõe, em totalidade, o espaço da vida comunitária. Atualmente, procura-se o resgate de valores que foram abandonados quando a prioridade foi dada ao automóvel. O aumento da demanda pública por espaços cada vez mais qualificados, exige que os espaços públicos sejam adequadamente projetados de acordo com o planejamento urbano, ou mesmo readaptados para atender às necessidades públicas. Ao considerar as características essenciais ao espaço público, fica evidente uma preocupação em recuperar para a cidade, o espaço que havia deixado de ser o foco da comunidade, e que devido a demandas da sociedade atual, passaram por um processo de ressignificação. Este artigo ambiciona verificar e comparar como efetivamente ocorreram alguns processos de requalificações de espaços públicos nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, e também verificar a importância destes projetos, a qualidade da área recuperada, sua execução e a dinâmica desse processo nas Regiões Metropolitanas mais significativas do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Espaços públicos. Desenho Urbano. Requalificação Urbana. Áreas Verdes.

ABSTRACT

The public spaces compose, entirely, the space of community life. Nowadays, it's searched for the rescue of values whom were lost when the priority was set on the automobile vehicles. The rise of public demand for increasingly qualified spaces requires that the public spaces are properly projected regarding urban planning, or even readapting them to attend public necessities. When considering the essential characteristics of the public spaces, it gets evident the concern in the city's recover, the space that had ceased to be the focus of the community, and due to the demands of the current society, went a process of resignification. This article aims at verifying and comparing how some processes of requalification of public spaces in the cities of Rio de Janeiro and São Paulo have actually occurred and also to verify the importance of these projects, the quality of these recovered areas, its execution and the dynamics of this process in Brazil's most significant Metropolitan Regions.

KEYWORDS: Public spaces. Urban design. Urban renewal. green áreas.

1. INTRODUÇÃO

A existência do Espaço Público é de necessidade incontestável na vida da sociedade, evoluindo desde as antigas Grécia e Roma, sempre sendo um referencial em diferentes contextos culturais e históricos. Mudanças no contexto social, econômico e ambiental, alteraram os hábitos dos moradores das cidades, e assim consequentemente os espaços públicos foram remodelados.

Com a criação do automóvel, fruto da Revolução Industrial, houve a maior transformação nestes espaços, configurando-os como conhecemos até hoje. Em países em desenvolvimento, como o Brasil, o privilégio do veículo automotor evidentemente prenuncia um avanço no transporte, ao mesmo tempo, em que surgem maiores problemas para as cidades, pois o desenho urbano passa a ser feito baseado em solucionar questões de circulação dos automóveis, deixando as pessoas em segundo plano. Assim, a necessidade por espaços públicos de qualidade é deixada para segundo plano.

Atualmente, um dos principais objetivos na sociedade é a devolução da cidade aos cidadãos, reinventando e requalificando seus os espaços públicos, e deste modo atribuindo visibilidade e pertencimento aos indivíduos da sociedade. Nas cidades estudadas, São Paulo e Rio de Janeiro, encontramos as áreas centrais super edificadas e consolidadas, e com o crescimento da malha urbana, houve uma necessidade de migração para áreas mais periféricas, nem sempre bem planejadas devido à grande velocidade de expansão.

A busca desenfreada pelo lucro no setor imobiliário e sua necessidade de edificar e verticalizar a todo o custo, assim como a crescente cultura do individualismo (consequência do efeito “bolha” do automóvel), que tenta suprir as necessidades das pessoas com promessas de segurança, conforto e praticidade em áreas de lazer privados em prédios e condomínios, torna ainda mais escassa a existência de espaços públicos de qualidade nas cidades. Aos espaços sobreviventes destas transformações, restou o abandono e descuido, e a conscientização e percepção deste problema é relativamente muito recente e ainda pouco trabalhada no Brasil.

Sob esta perspectiva surge este artigo científico, que tem como objetivo verificar e comparar a efetividade de requalificações de espaços públicos nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, e também verificar a importância destes projetos e a dinâmica da aplicação destes no Brasil.

1.1 Critério de escolha de casos

Para tornar efetiva esta pesquisa de como se comportam os projetos de recuperação de áreas públicas no Brasil, é incongruente o estudo de projetos estrangeiros, que por mais eficazes que sejam, dificilmente serão bem-sucedidos se

importados em sua totalidade ao país. Portanto, foram selecionados projetos nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, duas importantes metrópoles nacionais.

A partir da escolha das cidades, foi necessário identificar quais projetos de requalificação de espaços públicos seriam relevantes à elaboração do artigo, através de contrastes e similaridades em ambas as cidades.

Na cidade de São Paulo foi selecionado o Largo da Batata, local de grande importância histórica social na cidade, e a Praça Victor Civita, exemplo extremo de requalificação de uma área totalmente contaminada pela antiga incineradora de lixo localizada no terreno.

Já no Rio de Janeiro, foi estudada a Operação Porto Maravilha, projeto ousado e de grande porte na área portuária carioca, e na intervenção urbana Rio-Cidade, com enfoque no bairro das Laranjeiras, que apesar de ter mais de dez anos, receber inúmeras críticas na época e hoje já apresentar novos problemas, foi muito eficaz no resgate da integração do carioca com o espaço da cidade.

Os quatro casos selecionados, apesar de apresentar situações muito particulares e distintas, ajudam na elaboração de um padrão comparativo entre as cidades, assim como uma possível crítica e mudança na elaboração de projetos de requalificação urbana em São Paulo, os tornando mais benéficos e eficientes.

2 PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS EM SÃO PAULO

2.1 Largo da Batata

O Largo da Batata está situado entre a Av. Brigadeiro Faria Lima e a Ruas dos Pinheiros, Teodoro Sampaio, Cardeal Arcoverde, Baltazar Carrasco, Martim Carrasco, Chopin Tavares de Lima e Fernão Dias. O acesso ao Largo pode ser feito por ônibus ou bicicleta, conectado por ciclovias e múltiplos pontos de ônibus, mas é beneficiado principalmente pela Estação Faria Lima, Linha-4 Amarela do Metrô.

Em 1560, ano da fundação do bairro de Pinheiros, já há registros da ocupação da área por indígenas, vindos da Vila de São Paulo de Piratininga para esta região, onde foi fundada a Capela de Nossa Senhora da Conceição. Na época, o Largo abrigava núcleos de Caipiras e índios, e era passagem de tropeiros e bandeirantes que seguiam em direção ao interior do país. A característica comercial do bairro é fortalecida no século XX, quando é fundado um mercado de produtos agrícolas e um mercado municipal, por volta de 1909. Devido às grandes concentrações de vendedores de batatas, é conhecido como Largo da Batata desde 1920 (nomeado oficialmente em 2012).

Bondes elétricos lá instalados em 1930 também contribuíram com a importância do local, conectando o bairro ao centro e o tornando um centro comercial muito popular,

estruturando o crescente bairro de Pinheiros. Em meados da década de 1990, ocorreu uma intensa instalação de camelôs, e em 2001 foi idealizado uma proposta de requalificação pelo arquiteto Tito Lívio Frascino em um concurso para melhorias em todos os setores, começando trabalhos de obras viárias, remoção de favelas e cortiços, saneamento, substituindo o comércio existente por um voltado a classe média alta. A Rua Martim Carrasco, que ainda abriga lojas dos anos 1950, receberá um Centro Cultural. Houve uma valorização de 247% no metro quadrado da região, com diversos empreendimentos comerciais e residenciais em construção no seu entorno. A Operação Faria Lima, responsável pela viabilidade da implantação da proposta, foi muito criticada por urbanistas por dar prioridade nos investimentos em obras viárias, e não nos espaços públicos e habitações sociais.

Desde 2014, um projeto chamado “A Batata Precisa de Você” vem sendo implementado com sucesso pelo público do Largo da Batata e moradores. Esta ação consiste em ações frequentes de ocupação do Largo em Atividades, com objetivo de fortalecer a relação do público com o espaço, explorar o potencial como local de convivência, testar possibilidades de ocupação e reivindicar infraestrutura permanente que melhore a qualidade do Largo como espaço público.

O projeto propõe um canal aberto de comunicação com os gestores, e debates sobre os processos de gestão. As iniciativas são propostas por meio de redes sociais, por qualquer interessado. Foi efetiva também a transformação do Largo em Laboratório de Mobiliário Urbano, onde foram produzidos in loco diversos bancos e mobiliários, alguns doados para o Largo.

Figura 1 – A Batata Precisa de Você, 2015 e Batatalab, 2016



<http://piseagrama.org/a-batata-precisa-de-voce/>

<http://ipiu.org.br/portfolio-view/batatalab-concurso-de-mobiliario-urbano-para-o-largo-da-batata/>

Figura 2 – Largo da Batata numa tarde de domingo, móveis do Batatalab ainda em uso. jul/2017



Autoria Própria

2.2 Praça Victor Civitá

A Praça Localizada na rua Sumidouro 580, bairro de Pinheiros no terreno onde funcionava o antigo incinerador Pinheiros. O acesso à Praça pode ser feito de diversas modalidades, tanto por ciclovias próximas ao parque, quanto pela estação Pinheiros que conta com a Linha 9 – Esmeralda da CPTM, 4 – Amarela do metrô e também é Terminal Interurbano de Ônibus, tudo isso a menos de 5 minutos (aproximadamente 350m).

O Incinerador Pinheiros, localizado no terreno de intervenção, funcionou por quase 40 anos e tratava todo tipo de lixo, do doméstico ao hospitalar. É estimado que 200 toneladas de lixo eram queimadas diariamente e eliminadas da chaminé do incinerador, e só foi desativado em 1989. Depois disso, a cooperativa de reciclagem de lixo tentou dar outros usos para o local, porém, o solo estava totalmente contaminado.

Relatos de moradores do local lembram que quando o incinerador era ligado, era necessário retirar todas as roupas do varal e fechar as janelas, já que os quintais enxiarem de fuligem e o cheiro era insuportável.

Figura 3 – Página da edição de 16 de julho de 1913.



Para realizar o projeto de revitalização do local, a Prefeitura de São Paulo fez um acordo com o Instituto Abril, recebendo o nome do fundador do instituto em homenagem, em 2001. Também foram envolvidos a Even construtora, o Banco Itaú e a Petrobras. No ano seguinte, a CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo analisou o solo e o prédio da Incineradora, em apoio da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, a GTZ (Agência Alemã de Cooperação) e o IPT. No prédio, onde foram detectadas dioxinas, ferranós e metais pesados muito acima do aceitável, foram raspadas 66 toneladas de resíduo das paredes internas.

No solo, 50cm de terra nova foram adicionadas e um deck foi construído para não existir perigo de contaminação do público. O bosque original foi mantido, com mais de 2400m², entretanto, as árvores frutíferas foram retiradas e o bosque separado por uma por recomendação de segurança. O projeto das arquitetas Anna Julia Dietzsch e Adriana Blay Levisky, contou com a colaboração do renomado paisagista Benedito Abbud.

Figura 4 – Implantação geral da Praça



<http://www.archdaily.com.br/br/01-10294/praca-victor-civita-levisky-arquitetos-e-anna-julia-dietzsch>

O deck de madeira certificada é suspenso a aproximadamente 1,00 do solo original por uma estrutura metálica para não ocorrer o perigo de contaminação, ele é disposto vertical e horizontalmente, criando “Salas urbanas” com sua forma tridimensional, de modo que incentiva o público a explorar o parque.

Figura 5 – Corte do Deck de Madeira

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.106/2983>

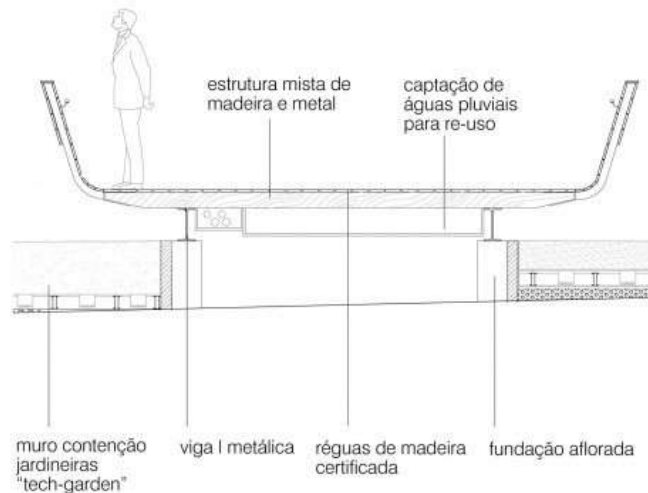


Figura 6– Perspectiva Axonométrica do Deck



<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.106/2983>

Figura 7 – Deck elevado.



Autoria Própria

O Parque conta com área para crianças, hortas verticais, hortas circulares, o Museu de sustentabilidade dentro do prédio da incineradora, Jardins Suspensos, um salão da terceira idade, e um palco.

Figura 7 – Museu da sustentabilidade, construído no intuito de instruir e estimular a reflexão do público em relação aos processos sustentáveis de construção, economia Energética e responsabilidade socioambiental.



Autoria Própria

Com a criação do parque, foi dado um uso a uma parte esquecida do bairro, sendo palco de eventos como shows e festivais. Todas as quintas, às 19h, acontece o Cine na Praça, que exibe filmes ao ar livre com direito a pipoca. Atividades como yoga e pilates também acontecem diariamente e atividades físicas para a terceira idade.

O Projeto é sustentável em três maneiras distintas:

A Sustentabilidade econômica: A gestão da praça é realizada com participação dos parceiros “Amigo da Praça”. A praça apresentará espetáculos, exposições e cursos, sendo assim um empreendimento autossustentável; a Sustentabilidade cultural: A meta do projeto é o uso da Praça como Catalisador de desenvolvimento comunitário, educacional e cultural, com programas como Arena Coberta, os Museus de Reabilitação, a Oficina de Educação Ambiental e etc. Tem parceria com instituições como MASP e CETESB; e a Sustentabilidade ecológica: Investe na pesquisa sobre sustentabilidade, como sistemas orgânicos de reciclagem de água, laboratório de plantas e racionamento energético.

As medidas sustentáveis ecológicas utilizadas no Parque são:

- Uso da energia – Toda a iluminação da praça é feita por LEDs e captação de energia solar;
- Reuso de água da chuva – O alagado presente na praça capta as águas da chuva e da fossa séptica do Museu, a

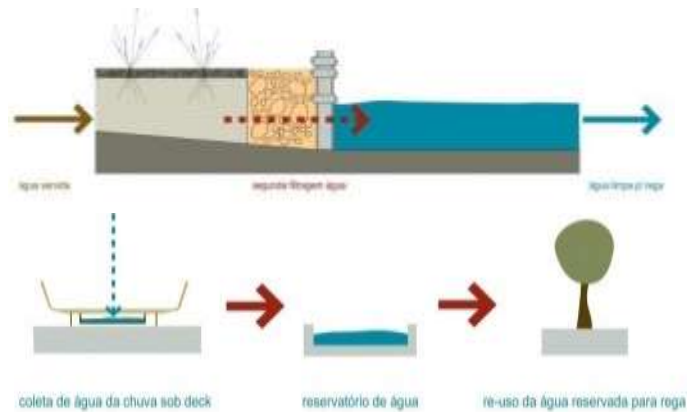
água é tratada e é utilizada na irrigação do bosque;

- Sistemas de alagados – Estruturado sobre uma manta de borracha (o mesmo utilizado no Tec Garden), retém a chuva e serve para a

irrigação do bosque;

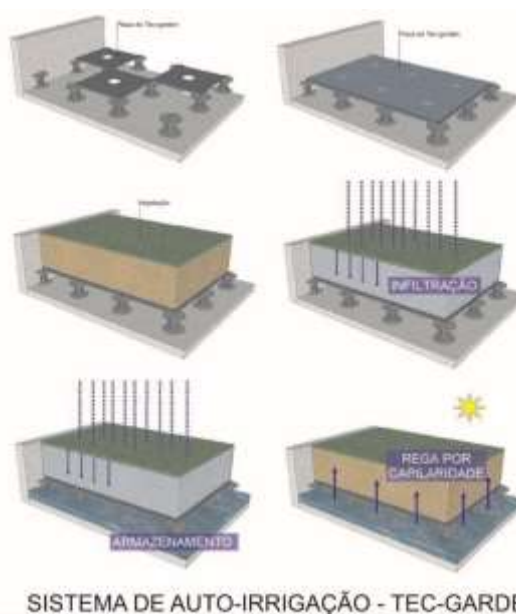
- O processo construtivo da praça foi baseado no conceito de obra seca, limpa e com redução máxima de desperdícios.

Figura 8 – Detalhe do Sistema de Captação e Irrigação e Processo



<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.106/2983>

Figura 9 – Sistema Auto Irrigante



SISTEMA DE AUTO-IRRIGAÇÃO - TEC-GARDEN

<http://www.archdaily.com.br/br/01-10294/praca-victor-civita-espaco-aberto-da-sustentabilidade-levisky-arquitetos/sistema-tec-garden>

No Tec Garden, sistema de alagados empregado no parque, a água da chuva é captada e reservada num reservatório formado entre a manta de borracha e a ardósia, é sugada pela fibra de coco que possui característica hidrófila por capilaridade. o início de 2016. Entretanto, o Grupo Abril encerrou a parceria com a Praça, agora sendo mantida apenas pela Prefeitura. As atividades abertas diminuíram e o site que as divulgava está fora do ar. Mutirões de limpeza e atividades estão sendo incentivadas para que a Praça não seja deixada de lado e se torne mais um canto esquecido do bairro.

Figura 10 – Cartaz de Mutirão de Limpeza e Atividades da Praça



Autoria Própria

3 PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS NO RIO DE JANEIRO

3.1 Porto Maravilha

A operação Porto Maravilha é um macro intervenção urbana de 5 milhões de m² que visa a recuperação da região portuária e centro do Rio de Janeiro, chamada área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), tendo como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho, englobando parte do Caju, Gamboa, Saúde, Santo Cristo e parte central da cidade.

Figura 11 – Área de Intervenção



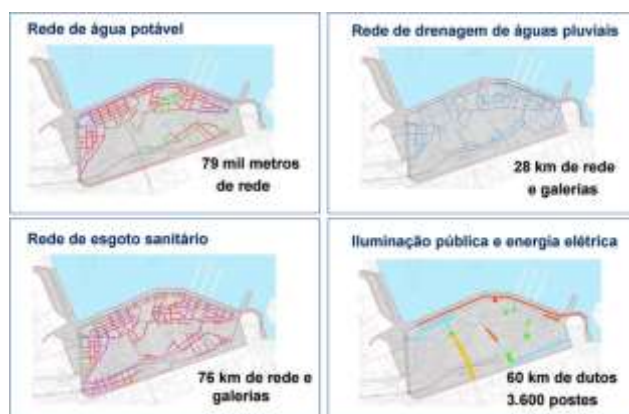
http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf

Impulsionada pela Copa do Mundo em 2014 e Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016, é uma Operação Urbana Consorciada criada pela Lei Municipal 101

de 2009. As OUCs são intervenções pontuais realizadas pelo Poder Público Municipal que envolvem a Iniciativa Privada, Empresas que prestam serviços públicos, moradores e Usuários locais, de modo a gerar melhoras sociais, a valorização ambiental e transformações estruturais urbanas, buscando a solução de problemas que o Plano Diretor por si só não seria suficiente.

O consórcio “Porto Novo” é responsável pelas obras do Porto Maravilha, um grupo formado pelas empresas Odebrecht, Carioca Engenharia e OAS, incentivadas pelo Governo Federal e Estadual, e sob coordenadoria da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP). A Porto Novo tem compromisso até 2026 na execução das obras e prestação de serviços públicos à área, que incluem a construção e renovação das redes de infraestrutura urbana (água, telecomunicações, energia, gás natural, drenagem, saneamento, e iluminação pública), demolição de quase 5.000m do Elevado da Perimetral e a implantação de um novo conceito de mobilidade urbana no sistema viário com novas vias, destacando as novas vias Expressa e Binário do Porto, 17 km de ciclovias e áreas extensas para pedestres. Concluindo estas obras, serviços urbanos de boa qualidade começam a ser executados, como a coleta seletiva de lixo e iluminação pública eficiente e econômica.

Figura 12 – Obras de Infraestrutura



http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf

A operação tem o prazo de 30 anos e foi investido por volta de 8 bilhões de reais para a sua realização, que busca o crescimento da população, e da economia na área através de incentivos fiscais, vinda de grandes empresas e prestação de serviços públicos de qualidade, com o principal objetivo de impulsionar o desenvolvimento econômico da região, criando oportunidades de emprego, lazer, moradia, transporte e cultura para a população local.

De modo a gerar recursos para a operação, a Prefeitura investiu em construções na Região Portuária, atraindo investimentos do setor imobiliário em projetos residenciais e comerciais, por meio da venda de Cepacs (Certificados de Potencial Adicional Construtivo), títulos que servem para custear as operações urbanas de recuperação de áreas degradadas. O valor arrecadado com a venda das Cepacs é investido na requalificação da região obrigatoriamente, e em áreas de preservação onde os imóveis

não podem ter aumento de potencial. Como resultado, o município não usa recursos do tesouro nas obras e ainda economiza nos serviços públicos. A venda das Cepacs também tem pelo menos 3% obrigatoriamente investidos na valorização do patrimônio material e imaterial da área.

Os princípios das obras são baseados na Sustentabilidade, com a reurbanização de vias, implantação de 28km de veículo leve sobre trilhos (VLT) que integra todos os múltiplos meios de transporte do Centro e da Região Portuária (barcas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, no futuro, o BRT Transbrasil.), recuperação e aumento da infraestrutura, a operação realizou também a valorização do patrimônio histórico e construção do Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR) e o Museu do Amanhã, construídos em parceria com a Fundação Roberto Marinho.

Figura 13 – Maquete Séc. XVI-XVII, Séc. XIX-XXI e atualmente

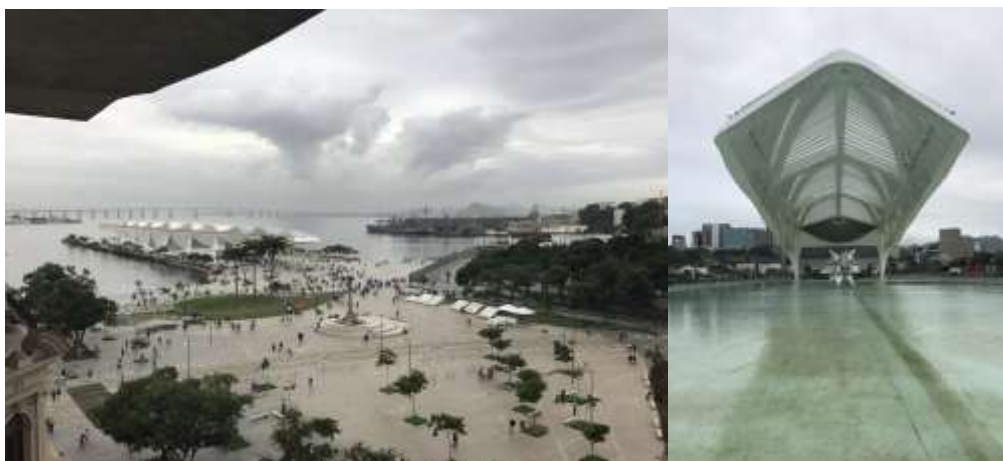


Autoria Própria

PRINCIPAIS OBRAS

- | | |
|---|---|
| •Elevado da Perimetral demolido | •Veículo Leve Sobre Trilhos |
| •Museu de Arte do Rio (MAR) | •70 km de vias reurbanizadas e 650.000 m² de calçadas refeitas |
| •Museu do Amanhã | • 700 km de redes de infraestrutura urbana reconstruídas (água, esgoto, drenagem) |
| •Via Binário do Porto e Túnel Rio 450 | •17 km de novas ciclovias |
| •Via Expressa e Túnel Prefeito Marcello Alencar | •15.000 árvores |
| •Nova Orla Conde | |

Figura 14 – Praça Mauá com Museu do Amanhã



Autoria Própria

Figura 15 – Praça XV



http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf

Figura 16 – Praça Mauá hoje sem a Perimetral



http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf

Figura 17 – Cais do Valongo



http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf

**PRINCIPAIS SERVIÇOS
PRESTADOS PELA
CONCESSIONÁRIA PORTO
NOVO**

- Conservação e manutenção do sistema viário

- Conservação e manutenção de áreas verdes e praças

- Manutenção e reparo de iluminação pública e calçadas

- Execução de serviços de limpeza urbana

- Coleta seletiva de lixo
- Manutenção da rede de drenagem e de galerias universais
- Manutenção da sinalização de trânsito
- Instalação e conservação de

REGRAS URBANÍSTICAS E AMBIENTAIS

- Para promover um ambiente urbano saudável e sustentável, novas edificações da região deverão obedecer a parâmetros urbanísticos e ambientais específicos:
- Afastamento e recuo adequados entre as novas construções
- Economia de consumo de água e reaproveitamento de águas pluviais e servidas
- Economia e/ou geração local de energias limpas
- Uso de aquecimento solar
- Uso de telhados verdes e/ou reflexivos do aquecimento solar
- Maximização da ventilação e iluminação natural
- Uso de materiais com certificação ambiental
- Facilitação de acesso e uso de bicicletas

COMPROMISSOS SOCIAIS

- O Porto Maravilha parte do pressuposto de que os atuais moradores devem permanecer

bicicletários

- Manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos, históricos e geográficos
- Atendimento ao cidadão

na Região Portuária. Pelo menos 3% dos recursos da venda dos Cepacs são obrigatoriamente investidos na valorização do Patrimônio Material e Imaterial da área e em programas de desenvolvimento social para moradores e trabalhadores:

- Criação de habitações de interesse social
- Instalação de creches, Unidades de Pronto Atendimento e escolas que atendam a densidade populacional prevista
- Integração entre os diversos modais de transporte público, facilitando a acessibilidade e a comunicação com outras áreas
- Recuperação da qualidade ambiental da área
- Geração de empregos diretos e permanentes na região
- Regularização e formalização das atividades econômicas
- Formação profissional
- Criação dos Programas Porto Maravilha Cultural e Porto Maravilha Cidadão

- Apoio a iniciativas de desenvolvimento comunitário

PRINCIPAIS IMPACTOS DA OPERAÇÃO URBANA

- Aumento da população de 32 mil para 100 mil habitantes em 10 anos
- Aumento da área verde
- Aumento de 50% na capacidade de fluxo de tráfego na região
- Redução da poluição do ar e sonora, com a retirada da
- Perimetral e a redução do transporte pesado na região
- Aumento da permeabilidade do solo
- Aumento e melhoria da qualidade da oferta de serviços públicos
- Transformação da região em referência para a cidade (PREFEITURA, 2014)

Apesar do discurso otimista da Operação, anos depois podemos notar os impactos negativos do Porto Maravilha.

“Esse projeto de cidade é um projeto de mercantilização, é um projeto de tornar certas áreas da cidade em negócios, então é a subordinação da cidade ao capital, e não às pessoas. Isso tem um impacto direto no aumento das desigualdades socioespaciais que já marcam a cidade do Rio de Janeiro”

Orlando Santos Júnior, Professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (Ippur) da Universidade Federal do Rio de Janeiro e integrante do núcleo de pesquisa Observatório das Metrópoles.

É estimado que mais de 4.120 famílias já removidas e 2.486 permanecem ameaçadas de remoção por razões diretas ou indiretamente ligadas ao projeto olímpico. Simões (2015) E estes dados não são disponibilizados pelo governo do Rio de Janeiro, pelo contrário, este nega que estas famílias foram removidas em decorrência aos eventos olímpicos e à Copa. Entretanto a prefeitura do Rio de Janeiro tem um documento oficial, que apresenta para a sociedade e para o COI (Comitê Olímpico Internacional) um plano de políticas públicas onde estão listadas várias intervenções. A partir do plano de legado, foram identificadas as remoções vinculadas a essas intervenções, chegando ao número de mais de 4 mil famílias removidas.

Mas esse número não pode ser exato visto à dificuldade de acesso às informações, já que não são informações transparentes as fornecidas pelo poder público. Além das famílias removidas, a valorização da área acaba gerando a gentrificação da Região Portuária, e os galpões destinados à venda e atração de grandes. Investidores, se encontram parados e vazios devido à crise financeira no país e péssima situação do governo carioca, que com tamanha corrupção, chegou a decretar estado de calamidade pública. Ainda assim, a Operação Porto Maravilha é muito importante para esta pesquisa, visto que é uma pioneira em obras deste porte no Brasil, e significativa para o estudo deste tipo de intervenção urbana e como se comporta no país.

3.2 Rio Cidade

No início da década de 1990, o Rio de Janeiro passava por uma situação de extrema violência, marcado pelos eventos da chacina da Candelária e de Vigário Geral, assim como os primeiros arrastões nas praias. Além disso, a situação das ruas era péssima: esburacada e tapada. Em resposta a isso, com o recém prefeito César Maia, aliado ao arquiteto Luiz Paulo Conde como secretário de Urbanismo, idealizou um concurso público que seria conhecido como Rio Cidade. Este concurso que contemplaria 12 áreas tinha como pré-requisito a valorização dos principais eixos comerciais estruturadores nos bairros, melhorias viárias e nas calçadas, a arborização adequada e também finalização visual, como nomes de ruas, placas, sinais de trânsito, saneamento e instalação subterrânea de canos e fios. Em resposta ao concurso, 17 projetos foram selecionados pelo júri, e o projeto incorporou estas 5 áreas extras.

No ano de 1995, a elaboração do projeto do Rio Cidade foi finalizada, inspirado no empreendedorismo urbano dos anos 90, influenciado pelas políticas americanas e europeias, principalmente da cidade de Barcelona. Arquitetos renomados como Índio da Costa (Leblon), Paulo Casé (Ipanema) e Luiz Antônio Rangel (Copacabana) foram selecionados, e em até o ano 2001, os bairros estiveram sob obras.

Figura 18 – Quadro Resumo



	ÁREAS RUBRICADAS	FORMAÇÃO (m²)	ÁREAS PLANTADAS	INVESTIMENTO DE R\$ 100 mil	PERCENTUAL DE CAPACIDADE	QUOTA DA TÉRREO DA LARGURA	QUOTA DA LARGURA	CUSTO/HA DE R\$	ÁREAS DE BARRIO	INVESTIMENTO DE R\$ mil
Bomacense	3.032	343	517	22.000	25.000	5.000	4.000	100	11	15.354
Corpo Verde	4.303	208	1.122	60.761	25.000	5.000	27.200	233	2	23.344
Centro	1.233	300	211	31.000	42.000	...	...	...	1	8.000
Centro	478	232	234	40.000	54.730	5/4	...	...	...	13.401
Copacabana	2.900	308	372	103.000	60.000	...	...	234	20	23.300
Ilha do Governador	3.094	400	294	2.500	25.400	11.000	15.000	54	11	12.711
Ipanema	4.300	97	418	81.000	41.310	...	...	...	8	15.100
Leblon	777	401	561	25.000	27.800	18.078	3.730	121	8	18.990
Maracanã	3.042	384	180	17.500	50.000	1.300	4.000	104	4	18.100
Meier	1.400	260	480	25.000	25.000	20.000	20.000	200	18	15.400
Reforma	3.200	104	420	35.000	40.000	...	...	...	13	3.400
Pedra	2.010	187	178	15.342	18.346	0.000	18.202	75	...	9.732
Tijuca	2.072	350	284	61.000	50.000	1.500	10.000	90	15	14.300
Vila Isabel	2.700	420	500	33.000	33.000	5.200	7.000	125	15	22.470
Barra	3.367	379	426	27.000	25.275	2.500	3.000	208	16	11.354
TOTAL	37.000	4.000	6.400	574.000	500.000	74.470	125.000	1.000	150	231.000

<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/338.htm>

O que diferencia este projeto de outros planos de intervenção urbana sugeridos para o Rio de Janeiro; como a Reforma Pereira Passos (começo do século XX), o Plano Agache (1920), e o Plano Doxiadis (década de 1960), planos urbanos em que era pensada a cidade como um todo; é a escala que atinge diferentes pontos da cidade, mas ainda assim não sendo um plano de reforma urbana total. O Rio Cidade foi realizado pontualmente em áreas ou eixos comerciais dos bairros intervindos teve de slogan “o resgate da cidadania e a devolução dos espaços públicos a quem de direito”.

“O projeto Rio Cidade se caracteriza por uma série de intervenções em áreas de uso predominantemente comercial em eixos/corredores e/ou centros de bairros”.

O objetivo do Rio Cidade é resgatar a integração do cidadão com o espaço

da sua cidade, restabelecendo os padrões de conforto, segurança e disciplina dos usuários através da renovação e ordenação do mobiliário urbano, adaptação das calçadas aos deficientes físicos, reformulação do sistema de iluminação e sinalização públicas, além de soluções para os problemas de drenagem das águas pluviais e conversão, quando for o caso, das redes aéreas da Light e da Telerj em subterrâneas.

A primeira etapa do projeto - Rio Cidade I - contemplou 15 bairros: Ilha do Governador, Copacabana, Catete, Vila Isabel, Penha, Campo Grande, Ipanema, Botafogo (Voluntários), Tijuca, Centro, Méier, Leblon, Bonsucesso, Madureira e Pavuna (e áreas remanescentes).

As intervenções propostas no Rio Cidade II abrangem 15 novas áreas, a saber: Santa Cruz, Bangu, Realengo, Marechal Hermes, Rocha Miranda, Grajaú, Largo do Bicão, Madureira, Irajá, Praça Seca, Ramos, Campo Grande, Haddock Lobo e Santa Teresa. ”

Secretaria Municipal de Obras do município do Rio de Janeiro

Os principais objetivos do projeto podem ser resumidos em dois:

- “ Melhorar o relacionamento cidadão-meio ambiente, restaurando, quando possível, a degradação do espaço natural e assegurando um desenvolvimento sustentável
- Qualificar e fortalecer a vida dos bairros e melhorar a qualidade dos espaços públicos, estimulando o sentimento de pertencimento de sua população, dando maior acessibilidade, dignificando os espaços públicos e eliminando barreiras à mobilidade das pessoas“ Oliveira (2008)

Figura 19 – Dias da Rocha. Rua antes de transformada em área de uso comunitário - Wiltomar Moura 7-3-1994



<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/nos-anos-90-rio-cidade-moderniza-urbanismo-da-zona-sul-168904>

Figura 20 –Perspectiva da Dias Ferreira com trecho só para pedestres - Índio Da Costa



<http://indiodacosta.com/projetos/rio-cidade-leblon/>

Estas obras extensas nos eixos estruturadores dos bairros trouxeram muito desconforto e reclamação das pessoas, apontando críticas à monumentos como o obelisco e o arco ao lado deste que foi retirado, a demora de percorrer um pequeno trajeto devido às obras, barulho intenso atrapalhando o comércio e até a afirmação que a operação foi apenas uma maquiagem no problema. Entretanto, é de opinião comum que o Rio Cidade teve um aspecto muito positivo para a cidade, embora hoje em dia estando ameaçada graças ao seu mau estado de conservação

4 CONCLUSÃO

Por meio do estudo dos projetos nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, foi possível traçar um parâmetro de comparação entre os casos. A razão destas diferenças, porém, é apenas hipotética e reflexiva neste artigo.

Os processos de recuperação urbana na cidade de São Paulo são, em princípio, de menor escala que as da capital carioca. São mais concentradas, normalmente apenas intervindo numa praça, largo, parque ou mesmo rua. Em decorrência destas ações pontuais, existe o objetivo de uma melhora gradual e incentivo das áreas adjacentes ao ponto intervisto, que seja uma semente plantada no meio da cidade, e que aos poucos promove uma mudança benéfica no caráter regional em que foi implantado.

No Rio de Janeiro, é chamada de intervenção pontual a Operação Rio Cidade, que, ironicamente, é uma intervenção muito mais extensa e complexa que ambos os casos paulistanos estudados, sendo denominada assim por intervir apenas em eixos comerciais de diversos bairros. O projeto do Rio Maravilha, megalomaniaco, nem permite uma comparação. É uma obra de escala completamente inédita no país, com grandes proporções, investimentos, objetivos quase utópicos e consequências em escala compatível.

É certo de dizer que quanto maior a escala e ambição do projeto, mais efeitos ele trará, dentre eles efeitos negativos: gentrificação, lentidão de trânsito graças às obras, sujeira, remoção de famílias, dívidas, descontentamento de parte da população, etc. Efeitos que nem os menores projetos estão resguardados. Importante também é salientar que o projeto de embelezamento urbano sempre foi parte da realidade carioca:

a Orla do Rio vem sendo trabalhada e valorizada desde a vinda da Corte Portuguesa ao país. Me atrevo a afirmar: o carioca valorizou e valoriza a natureza com que foi abençoado dentro da cidade. Incríveis áreas verdes, de exuberância e porte como o Parque Guinle em Laranjeiras, Parque da Lage, Parque Madureira, Jardim Botânico, recantos naturais tão apreciados e valorizados por locais e turistas. Em São Paulo é necessário ir até ao Parque da Cantareira para ter uma experiência semelhante. As praças paulistanas são secas e impermeáveis, com o mínimo de verde possível. Exceções obviamente existem, é possível mencionar o famigerado Ibirapuera e também a Praça Victor Civita, tomada pelo verde apesar de estar em solo contaminado, porém, temos uma infinidade de Praças Roosevelt, Vãos do MASP e Alamedas 7 de Abril: Espaços vazios e caracterizados pelo uso dado no momento, seja feiras de artesanato, pistas de skate ou lugares de concentração de blocos de carnaval ou manifestações. O natural paulistano não é incentivado. Tudo o que o Rio foi dito como paraíso, “O Rio continua lindo”, o cartão postal do país, praias maravilhosas, morros, florestas. Em São Paulo foi antagonizado com a busca desenfreada pela modernidade, a rapidez da cidade que nunca para, feita para ser percorrida com igual rapidez, por carros e não por pessoas, ignorando “trivialidades” como a paisagem natural, que deveria ser eliminada rapidamente para ceder lugar à novas pistas e imóveis, em ritmo incansável. De resultado, dos rios que ainda temos, todos estão extremamente poluídos, sendo evitados ao máximo e se tornando uma condicional que desvaloriza o local. A questão de áreas verdes é ainda mais alarmante, com menos de 11,7% de área verde em seu território. (TREEPEDIA,2017)

Concluo esta pesquisa justificando as diferenças de tipos de intervenção com base no caráter respectivo que as cidades foram submetidas, mas sobretudo, salientando que é necessária a tentativa de harmonia com a natureza na capital paulista, ainda que induzida pelo homem, já que os recursos naturais remanescentes são escassos, e que esta cidade de máquinas tão moderna e sem pausas seja só realidade em filmes de ficção científica, permitindo que o paulistano possa finalmente descansar sob a sombra fresca da árvore.

REFERÊNCIAS

CIVITÀ, P.V. *O Incinerador Pinheiros*. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Rxl8BncLQOs>>. Acesso em: 19/11/2016.

ENCONTRAPINHEIROS. *Largo da Batata em Pinheiros*. Disponível em: <<http://www.encontrapinheiros.com.br/pinheiros/largo-da-batata-em-pinheiros/>>. Acesso em: 9/01/2017.

GRAMA, P.a. *A BATATA PRECISA DE VOCÊ*. Disponível em: <<http://piseagrama.org/a-batata-precisa-de-voce/>>. Acesso em: 06/01/2017.

JANEIRO, P. do Rio de. *Porto Maravilha*. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/secpar/porto-maravilha>>. Acesso em: 25/11/2016.

JOANNA HELM. *Praça Victor Civita / Levisky Arquitetos e Anna Julia Dietzsch*. 2011.

Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-10294/praca-victor-civita-levisky-arquitetos-e-anna-julia-dietzsch>>. Acesso em: 26/04/2017.

LARGO da Batata. Disponível em: <<http://largodabatata.com.br/>>. Acesso em: 07/01/2017.

LIVRE, R. C. *Terreno onde funcionava incinerador será nova área verde de Pinheiros*. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/geral/urbanidade/indicacao/terreno-onde-funcionava-incinerador-sera-nova-area-verde-de-pinheiros/>>. Acesso em: 10/11/2016.

MARQUES, K. K. M. *Infraestrutura de um Espaço Sustentável - Praça Victor Civita - SP*. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=uO5GXNthyyk>>. Acesso em: 09/11/2016.

NOVO, C. P. *OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA*. Disponível em: <<http://www.portonovosa.com/pt-br/porto-maravilha>>. Acesso em: 28/11/2016.

OLIVEIRA, M. P. de. *PROJETO RIO CIDADE: INTERVENÇÃO URBANÍSTICA, PLANEJAMENTO URBANO E RESTRIÇÃO À CIDADANIA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO*. 2008. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/338.htm#_edn5>. Acesso em: 02/04/2017.

PREFEITURA, R. *Porto Maravilha*. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em: 13/02/2017.

RJ, C. *Plano Diretor Porto Maravilha*. Disponível em: <<http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto200>>. Acesso em: 28/01/2017.

SIMÕES, M. *O Lado B das Olimpíadas*. Rio de Janeiro - RJ: [s.n.], 2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/os-jogos-da-exclusao/#>>. Acesso em: 30/06/17.

SPCULTURA. *PALCO DE RUA Largo da Batata*. Disponível em: <<http://spcultura.prefeitura.sp.gov.br/espaco/580/>>. Acesso em: 03/01/2017.

TREEPEDIA. *Exploring the Green Canopy in cities around the world*. 2017. Disponível em: <<http://senseable.mit.edu/treepedia/>>.

VITRUVIUS. *Praça Victor Civita - Museu Aberto da Sustentabilidade*. 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.106/2983>>. Acesso em: 05/01/2017.