ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

City marketing, a Orla Conde e o (des)acordo do espaço público

Autores:
Tarciso Binoti Simas - Centro Universitário IBMR e UNISUAM - tarcisobinoti@gmail.com
Alessandra de Figueiredo Tarcsay - UFF e Centro Universitário IBMR - atarcsay@gmail.com
Aline Cordeiro Rodrigues - Centro Universitário IBMR - aline.rodrigues@ibmr.br

Resumo:

O espaço urbano sofre alterações ao longo do tempo, as transformações sociais levam a diversas mudanças na estrutura física de uma cidade, conhecidos como projetos de revitalização. Este artigo trata do questionamento do projeto executado no Rio de Janeiro, o Porto Maravilha, e as problemáticas existentes no uso de um padrão globalizado de ação em regiões portuárias, com enfoque nos aspectos turísticos, levando a uma gentrificação da área. Neste contexto, este artigo analisa a proposta de remodelação da orla da zona portuária do Rio de Janeiro, denominada Orla Conde. O objetivo deste artigo é ressaltar que seu projeto foi elaborado fora de seu contexto seguindo modelos de revitalização de zonas portuárias resultando, no trecho de contorno do Morro de São Bento da Orla Conde, em um espaço público majoritariamente de ligação, tal como um “corredor” ou “túnel”, sem fachadas ativas, sem serviços e outros atrativos, e com baixa apropriação de pessoas.

CITY MARKETING, A ORLA CONDE E O (DES)ACORDO DO ESPAÇO PÚBLICO

INTRODUÇÃO

A segunda metade do século XX marca profundas transformações nas cidades, em suas administrações e na construção de modelos urbano-paisagísticos de áreas deprimidas de investimentos. De um modo geral, muitas cidades passaram a enfrentar um fenômeno semelhante de obsolescência de suas zonas industriais e portuárias[1] devido a um conjunto de fatores, tais como a crise econômica da década de 1970[2], os avanços tecnológicos na produção, comunicação e transporte, a dispersão da cadeia produtiva, a maior mobilidade de capital transnacional etc. E, com a ampliação de uma agenda neoliberal[3], muitas administrações municipais assumiram também um papel mais competitivo de gestão de seu território para atração de investidores e geração de renda e empregos.

Um dos marcos dessa mudança acontece nos Estados Unidos (EUA) onde suas cidades enfrentavam a diminuição de renda, empregos e recursos federais durante a gestão do presidente Ronald Reagen (1981-89). O interesse na atração de investidores, geração de renda e empregos levou a administração municipal buscar novas oportunidades de negócios imobiliários, turísticos e de entretenimento em áreas deprimidas de investimentos, tais como zonas portuárias obsoletas. De acordo com Carlos Vainer (2013, p. 76), esse modelo de gestão urbana, conhecido por planejamento estratégico, tinha se inspirado em conceitos e técnicas do planejamento empresarial da *Harvard Business School*, pois segundo seus idealizadores ou seguidores as cidades estariam então submetidas as mesmas condições e desafios das empresas. Para Pedro Lima Junior (2010, p. 27-9), a administração pública, antes vista como burocrática, assume então uma postura de gestão, estratégia, estrutura e promoção semelhante à administração de empresas (principalmente as globais); e passa a

[1] Os arquitetos Carlos Leite e Juliana Awad (2012, p. 69, 93) chamam esses fenômenos de *desindustrialização* e *conteinerização* que são causados respectivamente pelo fechamento de muitas fábricas nessas zonas industriais de países centrais e pelo advento dos contêineres em substituição da necessidade de estocagem em armazéns.

[2] Grande parte da literatura atribui a recessão da década de 1970 à crise do petróleo. Entretanto, David Harvey (2014, p. 39) lembra que essa crise financeira também é fruto dos acordos de Bretton Woods e da explosão da bolha do intenso boom imobiliário das décadas anteriores. Essa "crise imobiliária precedeu esse aumento do petróleo em seis meses ou mais" (p. 75).

[3] David Harvey (2013, p. 274) entende que o neoliberalismo, ampliado nos últimos 40 anos, defende mais do que a visão do livre mercado. Ele pressiona pela redução ao máximo de políticas de bem-estar social e de movimentos sociais e trabalhistas e de salários; e pelo aumento da acumulação por desapossamento, terceirização, novas tecnologias que geram maior lucro e liberem mão-de-obra, e táticas que centralizam o poder capitalista.

oferecer externalidades e a aumentar a publicidade para atrair a preferência de capital em fluxo. No entanto, desse modo, os problemas urbanos são reestruturados, pois as políticas são dirigidas às camadas de maior renda e, consequentemente, as desigualdades passam a ser desejadas.

Em outras palavras, isso quer dizer que os esforços do poder público se concentram no objetivo de ampliação da reprodução do capital[4] para segmentos elitistas tratando a cidade como um negócio e se afastando cada vez mais do entendimento da cidade como um direito[5]. Em geral, esses processos de revitalização econômica e urbana são impulsionados por investimentos públicos em infraestruturas, incentivos fiscais e urbanísticos, e campanhas de marketing voltadas para classe média e turistas em territórios desvalorizados; onde parte significativa de seu estoque imobiliário geralmente está carente de manutenção, é utilizado como moradia e local de trabalho de população de baixa renda, e/ou pertence a grandes proprietários. Isso pode desencadear processos de segregação socioespacial, pois a população pobre, que antes residia e/ou trabalhava em tais territórios desvalorizados, pode necessitar migrar para outras áreas periféricas. Esse êxodo pode acontecer de forma silenciosa pela falta de acesso às novas "mercadorias" imobiliárias com aumento do aluguel e do custo de vida. Ou isso pode acontecer também de forma mais incisiva através de remoções pelo poder público ou de demolição pelo mercado imobiliário de edifícios mais populares (como cortiços, oficinas etc.) para implantação de novos empreendimentos valorizados. E, nessa visão da cidade como um negócio, esse êxodo de população de baixa renda passa a ser desejado, pois sua presença ali pode "afugentar" e comprometer os negócios para a classe média e turistas. Desencadeado o processo de segregação socioespacial e convertido o bairro em uma mercadoria de consumo para outra classe, concretiza-se assim o fenômeno de gentrificação.

Nesses moldes, esse modelo de gestão urbana também ficou conhecido como *city marketing* ou *marketing urbano* que nas palavras de Manuel Delgado (2010, p. 40) seria:

> (…) *una estrategia de promoción y venta cuyo objeto no es otro que la propia ciudad, mercancía que requiere una adecuada combinación de teorización de las apariencias y de un vocabulario debidamente trufado de invocaciones a los valores abstractos del pensamiento políticamente correcto.* (DELGADO, 2010, p. 40).

Dentre as "áreas estratégicas" para promover tais negócios, as zonas portuárias obsoletas se tornaram grandes oportunidades de negócios a partir dos anos 1970 e, ao longo de experiências distintas, foi construído um modelo de revitalização urbana e econômica de suas orlas (frente marítimo, *waterfront*). Entretanto, é preciso reconhecer que este modelo se inspirou em experiências pontuais de revitalização de áreas centrais de cidades

[4] Para Karl Marx (2013 [1867], p. 227 *apud* HARVEY, 2013, p. 92), capital não é uma coisa, mas sim um processo no qual "o valor originalmente adiantado (...) acrescenta a essa grandeza um mais-valor, ou se valoriza. E esse movimento o transforma em capital".

[5] O direito à cidade, na reinterpretação de David Harvey (2014, p. 247), seria "um direito de reconstruir e recriar a cidade como um corpo político socialista (...) que erradique a pobreza e a desigualdade social e cure as feridas da desastrosa degradação ambiental".

estadunidenses nos anos 1950 e 1960 através de suas campanhas de "retorno da classe média à centralidade". Segundo Carlos García Vázquez (2004, p. 70-1), esse discurso se apoiou na distorção, a favor do mercado imobiliário, de lazer, turismo e cultura, da teoria de Jane Jacobs (2009), do livro *Morte e Vida das grandes cidades*, com a apropriação dos valores da cidade tradicional. Assim, a classe média (ou os *yuppies;* jovens profissionais de distritos financeiros, "*sofisticados, cosmopolitas y con pretensiones culturales*") passou a preferir a centralidade em vez dos subúrbios distantes.

A revitalização da área central de Baltimore e de Boston nos anos 1950 e 1960 proporcionou uma série de experiências pontuais de sucesso nesse negócio. Em Baltimore, a revitalização contou com a transformação de edifícios históricos em escritórios, lojas, teatro e hotel; um projeto de Mies Van der Rohe (que trouxe visibilidade); e a pedestrianização de espaço público com a construção de um novo estacionamento subterrâneo. Em Boston, a revitalização concebeu o *New England Aquarium*, projetado em 1961 pelo escritório de arquitetura Cambridge Seven (que posteriormente projetou novos aquários na revitalização dos portos de Baltimore, Osaka e Lisboa) (SILVA, 2014, p. 9-11). E seu antigo mercado Quincy Market foi transformado em um ponto turístico com lojas e restaurantes de luxo, tal como um shopping center (VÁZQUEZ, 2004, p. 28).

O sucesso dessas experiências inspirou posteriormente o plano de revitalização do porto interno (*inner harbor*) de Baltimore que se tornou um dos projetos mais emblemáticos e um modelo de revitalização de *waterfront*. Esta operação urbana resultou em um espaço de entretenimento e de espetáculo com aquário, mercado convertido para uso turístico e de lazer, obras de arquitetos renomados com grande visibilidade, pedestrianização do espaço público, aumento do valor imobiliário e negócios de turismo (TIMUR, 2013, p. 179). Logo, essas experiências se tornaram referências amplamente divulgadas pelas administrações municipais como parte de suas campanhas para se manter no mapa de fluxos de capital; e principalmente por seus consultores com vista de novas frentes de trabalho em outras cidades. Isso influenciou na construção desse modelo de revitalização de zonas portuárias que levou muitas cidades estadunidenses e de outros países a seguir sua receita, contando desde o "indispensável" aquário até a remodelação de seu *waterfront*.

Na Europa, esse modelo de *planejamento estratégico* ou *city marketing*, segundo Claudia Seldin (2015, p. 37-41), se tornou ainda mais evidente na busca pelo status/logo de "cidade de cultura", concedido inicialmente pela Comissão Europeia a partir da década de 1980. Nesses moldes, a revitalização urbana passou a buscar a construção de *identidades urbanas artificiais* e a *instrumentalização da cultura* através de intervenções arquitetônicas e urbanas pontuais, geralmente por arquitetos estelares, voltadas para a cultura e o entretenimento, como museus, aquários etc. (ibid., p. 2-4). A cidade de Paris é um desses exemplos pela implantação de equipamentos e eventos culturais como estratégia de gentrificação em áreas pontuais e em distintos bairros nas décadas de 1970 e 1980, tais como Centro Pompidou e a transformação do antigo mercado de carnes *Les Halles* em centro cultural. Seus objetivos eram a valorização do solo, a atração de novos investimentos e a dispersão da população de baixa renda; que Neil Smith (2012, p. 284-9) considera de certa forma semelhante à operação do Barão Haussmann.

No entanto, apesar da relevância dos casos citados, um dos modelos que ganhou grande visibilidade internacional e que se tornou referência para diversas outras operações foi o projeto para as olimpíadas de Barcelona de 1992; apresentado posteriormente como "Modelo Barcelona". Para David Harvey (2014, p. 194), os Jogos olímpicos de Barcelona trouxeram uma oportunidade de obter rendas de monopólio graças ao acúmulo de capital simbólico e de traços distintivos como, por exemplo, a história e tradição da Catalunha, de seus artistas e seus legados, eventos e exposição, novas obras de arquitetos renomados e seus projetos de revitalização de áreas estratégicas. Dentre tantas intervenções, foi remodelado seu *front marítim* oferecendo a Barcelona novas praias artificiais, um parque e uma via expressa contíguos, e um novo espaço de entretenimento: o Porto Olímpico. É claro que essa e outras transformações conferiram maior qualidade de infraestruturas, equipamentos de uso coletivo e espaços públicos que ainda são apropriados pela população. Mas, por outro, esse negócio em grande escala na cidade desencadeou no aumento do custo de vida, especulação imobiliária, perda da identidade industrial e processos de segregação socioespacial. E, posteriormente, durante o período de recessão pós-olimpíadas, Barcelona e seus projetistas passaram a divulgar o sucesso desse *Modelo Barcelona* para diversas cidades do mundo (sobretudo na América Latina), através de publicações, eventos e consultorias.

No caso do Brasil e da América Latina, Joana Santana (2013, p. 252-3) ressalta ainda que esse tratamento da cidade como um empreendimento foi impulsionado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (assim como por outras agências[6]) que sob a aparência da diminuição da pobreza elaborou um modelo de gestão de cidades para tornar a administração municipal mais competitiva, atrair investimentos empresariais e realizar Parcerias Público-Privadas (PPP). Sua contradição está na necessidade de embelezamento das cidades com intervenções urbanas segmentadas e focalizadas, como na renovação de áreas portuárias para consumo do turismo, que geram valorização do solo e segregação socioespacial (gentrificação) (ibid., p. 260-1).

Atualmente, existe uma lista extensa de cidades globais (ou as que almejam entrar nesse grupo) que desenvolveram operações urbanas aos moldes de city marketing (ou planejamento estratégico, Modelo Barcelona etc.) como nos exemplos de Lisboa, Bilbao, Buenos Aires, Roterdã, Recife e da cidade do Rio de Janeiro, que é objeto de estudo deste artigo. Neste caso, explana-se parte do projeto para as olimpíadas de 2016 na zona portuária do Rio de Janeiro, onde foi remodelado seu *waterfront*, denominado por Orla Prefeito Luiz Paulo Conde (ou popularmente simplificada para Orla Conde). Esta proposta foi elaborada sem relação com seu contexto e imposta de cima-para-baixo resultando em um espaço público de baixa qualidade e com pouca relação com seu entorno, sobretudo em relação à propriedade da Marinha. Assim, a tão desejada orla (*waterfront*) no trecho do contorno do Morro de São Bento se tornou uma ligação sem fachadas ativas, comércio e baixa apropriação de pessoas, promovendo um efeito semelhante a um "corredor" ou "túnel". Ademais, o acordo sobre este espaço público foi questionado pela Marinha levando a

[6] Carlos Vainer (2013, p. 9) aponta que o planejamento estratégico urbano também vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de agências de cooperação e instituições multilaterais, tais como Banco Mundial, BID, Agência Habitat das Nações Unidas, Pnud etc., e de consultores internacionais, sobretudo catalães.

Prefeitura a promover uma nova solução de gradeamento nas bordas que agravou a situação. Para melhor entendimento deste caso, apresentam-se a seguir um breve histórico sobre a zona portuária do Rio de Janeiro e uma análise sobre a Orla Prefeito Luiz Paulo Conde no trecho do contorno do Morro de São Bento.

A ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

A área central do Rio de Janeiro apresenta uma forte importância histórica e, antes de adentrar ao caso específico da Orla Conde, apresenta-se um breve contexto histórico. Devido a sua geografia acidentada presa entre os Morro do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição, a cidade do Rio de Janeiro teve o crescimento, inicialmente, restrito. Com a vinda da família imperial, tal cenário foi modificado. Novas classes sociais demandaram uma estrutura espacial mais estratificada. Para Abreu (2003), o crescimento da cidade foi marcado pela ocupação gradativa da Zona Sul pela população mais abastada, e na região central e Zona Norte os que não tinham boas condições socioeconômicas.

Na última década do século XIX, existiam dois centros do Rio: aquele com a falta de saneamento, prédios comprimidos em ruas estreitas e variados cortiços e o outro com o glamour da Rua do Ouvidor, a Confeitaria Colombo, exemplos marcantes das fortes influências inglesas e francesas. A primeira maior intervenção feita na região portuária do Rio foi no governo de Pereira Passos, e para a época, a rapidez das obras impressionou. Abaixo encontram-se listados suas modificações mais marcantes: bonde elétrico – transporte de massa mais sofisticado; benfeitorias em diversas praças da cidade com a implantação de estátuas imponentes e/ou jardins melhorados; arborização das ruas do Centro, Botafogo e Laranjeiras; pavilhões arquitetônicos; construção do Teatro Municipal, Túnel do Leme (04/03/1906) – Copacabana integrada; saneamento e higiene: canalização dos rios. Laranjeiras e Flamengo (Rio Carioca); demolição dos cortiços, proibição dos ambulantes e mendicância; abertura da Avenida Central (atual Rio Branco) (ver Figuras 01, 02 e 03); e aterros da Francisco Bicalho e Rodrigues Alves (ABREU, 2003).

Figura 01 – A abertura da Avenida Central (Fonte: http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/469-rio-de-passos-de-tumulo-de-europeu-a-cidade-maravilhosa).

Figura 02 – Avenida Central, logo após a reforma Pereira Passos (Fonte: https://transversos.wordpress.com/tag/pereira-passos/).

Figura 03 – Traçados da reforma de Pereira Passos (Fonte: https://cristovao1.wordpress.com/tag/lapa/)

As transformações urbanísticas de Pereira Passos no Porto caracterizaram-se pelo extenso aterro com uma nova estrutura viária, deslocamento da operação para o Caju, com pontos de atracação centralizados e estrutura bem mais moderna, conhecido como Cais da Gamboa (RABHA, 2006).

No início do século XXI, a região portuária do Rio passou por mais uma grande intervenção urbana, ao ter sido escolhido, em 2016, como a cidade sede dos jogos olímpicos, pelo Comitê Olímpico Internacional (COI), o atual Porto Maravilha. Mudanças ao plano diretor (instrumento para desenvolvimento municipal) de 1992, foram feitas pela lei complementar 101 em 2000. Uma PPP foi estabelecida, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp) foi criada como gestora do município e três empresas (Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia) formaram a Concessionária Porto Novo, responsável pela execução do projeto (CASTRIOTA, 2009).

As transformações viárias foram intensas, como a demolição da Perimetral (ver Figura 04), via de ligação para a Ponte Presidente Costa e Silva, Avenida Brasil, Linha Vermelha, Linha Amarela e Zona Sul (aeroporto Santos Dumont), e sua substituição por 2 vias arteriais: a via Binário e o túnel Marcelo Alencar (com, em torno de 3.800 km de extensão).

Figura 04: Região Portuária antes da Intervenção (Fonte: Antigas Imagens Aéreas do Google – acervo pessoal).

Inicialmente, a Perimetral seria demolida até a Praça Mauá, onde o túnel emergiria e a Perimetral continuaria como acesso principal ao Gasômetro, com essa alteração ao projeto original surgiu a Orla Conde (último item acrescido), ligando a Praça Mauá ao AquaRio (ver Figura 05). O VLT (Veículo Leve sobre Trilhos, ver Figura 06) foi proposto para a região e toda a área central. Como ainda não foram finalizadas todas as suas linhas, é difícil avaliar se seu uso será sucedido ou não. Pois, apenas recentemente foi integrado aos demais modais de transporte. Em reportagem para a Folha de São Paulo, Franco (2017) afirma que o maior movimento de passageiros está no horário entre 11:00 e 15:00 (TARCSAY; CARVALHO, 2018).

Figura 05: Região Portuária – Via Binário e Orla Conde (Fonte: Adaptado do Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2017).

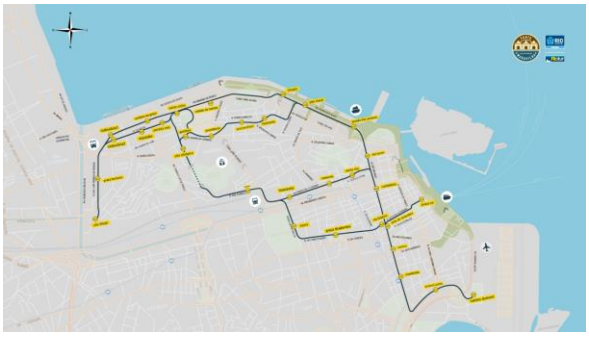

Figura 06: Mapa Região Portuária – Trilhos do VLT (Fonte: Adaptado do Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2017).

A região, apesar de ser setorizada em tipos de uso, como visto na Figura 07, apresenta diversas implantações de monumentos voltados para a atração turística, como o MAR (Museu de Arte do Rio), Museu do Amanhã, AquaRio, entre outros (ver Figura 08). Sem o incentivo adequado para os outros tipos de uso, como comercial, residencial e social, não são criadas ligações que moldam o espaço, os usos e os relacionamentos variados. Acreditavam-se que os Cepacs (Certificados de Potencial Adicional de Construção) ofereceriam estimulo ao setor privado para que investissem na região. Um Cepac varia conforme tipo de uso e setorização. Até o momento, o projeto de habitação social para a área portuária não apresenta planos financeiros que garantam sua execução.

Figura 07: Imagem com as definições de uso do projeto da Zona Portuária (Fonte: Adaptado de Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2010).

Figura 08: Região Portuária – Pontos Culturais (Fonte: Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2016).

Em um momento de crise financeira, os investimentos não ocorreram como esperado. O quadro atual mostra a existência de grandes regiões urbanas vazias, torres isoladas são vistas na região com pouco uso (ver Figura 09). Sant'anna (2004) acredita que a crise, para o patrimônio, na região portuária, foi benéfica, pois não permitiu que um "paredão" de prédios fosse construído na orla, bloqueando a visão das edificações coloniais preservadas na Sacadura Cabral. A Figura 10 mostra a intenção do projeto original: uma barreira predial bloqueando camadas temporais sobrepostas ao longo de quatro séculos de existência (MEZENTIER, MOREIRA, 2014).

Figura 09: Região Portuária – Pontos Culturais (Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2016).

Figura 10: Região Portuária – projeto Porto Cidade (Fonte: Informativo dos Portos, 2013).

É nesse contexto de revitalização da zona portuária que se adentra a seguir no caso da Orla Conde, de seu projeto imposto e do acordo e desacordo do espaço público.

A ORLA CONDE

A execução da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde prometia, assim como outras propostas de revitalização de zona portuária, a redescoberta da frente marítima. Este novo tem seu lado positivo de conectar grandes praças e importantes centros culturais, desde o Aterro do Flamengo até o parque da Avenida Rodrigues Alves. A proposta previa arborização, ciclovia, calçadão e novas áreas de convivência, como a nova Praça Mauá. Entretanto, de acordo com Silva (2015), o tratamento paisagístico da praça é um desastre. A nova arborização está pessimamente implantada, com a maior parte das árvores plantadas sobre a cobertura vegetal dos jardins, o que resultará na morte destas pela sombra das copas. Por outro lado, raras são as árvores plantadas nas áreas de circulação e estar, o que deixa estes espaços muito expostos ao sol.

Em relação à Orla Prefeito Luiz Paulo Conde, seu último trecho executado, no contorno do Morro de São Bento, permitiu a ligação dos espaços públicos da Praça Mauá e do entorno da Igreja Candelária. Tal área era de uso restrito à Marinha e, com sua conversão em um espaço público, esse ganhou calçadão, deque, jardins e mobiliário urbano. É interessante a possibilidade de acesso às construções militares históricas, como é o caso do antigo Armazém do Sal que data do século XVIII; a sede do Comando do 1º Distrito Naval; o Edifício Almirante Tamandaré, prédio que abrigou o Ministério da Marinha antes de sua transferência para Brasília; o Edifico Almirante Gastão Motta, construído na década de 1920; assim como os navios de guerra atracados na Ilha das Cobras.

Entretanto, a construção desse trecho do passeio não surgiu de seu contexto e, para implantá-lo com vista no tão desejado waterfront, foram necessárias soluções pouco convencionais. De um modo geral, vale ressaltar que a área disponibilizada para tal waterfront foi estreita, não permitiu a implantação de outros serviços, e ainda não dialoga com as edificações existentes. Ou seja, criou-se um “túnel” de passagem sem acesso a serviços, fachadas ativas e com baixa apropriação da população. Além disso, no cruzamento entre a orla e a ponte de uso exclusivo da Marinha que dá acesso à Ilha das Cobras, foi criada uma passagem em forma de “bumerangue”, com 70 metros de extensão, conforme Figuras 11 e 12.

Figura 11: Trecho da ponte permite contemplar prédios históricos como o Arsenal da Marinha na Iha das Cobras (Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2017).

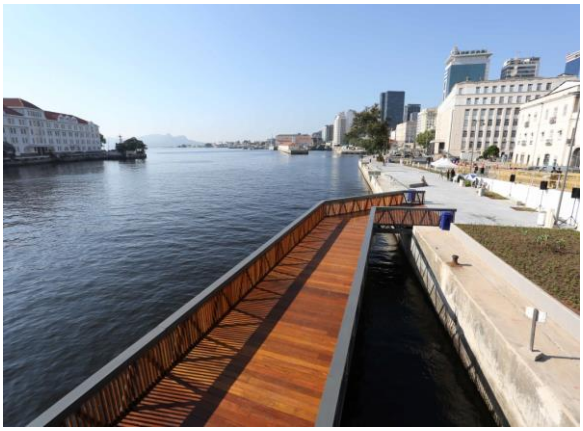

Figura 12: Ponte em forma de bumerangue no trecho da Marinha (Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2016).

Passada a Olimpíada, a Marinha passou a cercar a orla (ver Figura 13), bloqueando a tão desejada “abertura ao mar”. A justificativa dada pela Marinha era de garantir a segurança dos pedestres, embora até aquele momento, ninguém tivesse caído no mar. Assim, as grades foram instaladas dos dois lados, delimitando a beira do mar e o continente, ampliando no meio esse efeito de “corredor” ou “túnel” que se estende do Museu do Amanhã até os fundos da Casa França-Brasil. Em alguns trechos, as mesas e cadeiras ficaram cercadas e o gramado, inacessível.

Figura 13: Grades cercando trecho da Orla Conde (Fonte: G1, 2017).

Segundo Jorge Arraes, secretário especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas (Secpar), pelo combinado no documento, a Marinha se comprometia a liberar a área para a construção da Orla do Centro e, em troca, receberia obras de reurbanização do interior do 1º Distrito Naval, um novo restaurante e um estacionamento subterrâneo. O arquiteto João Pedro Backheuser, um dos autores do projeto de urbanização, destacou em surpresa ver as grades no local e relatou que a interferência afeta diretamente no uso e na qualidade da paisagem da área.

Criticadas por destoarem do novo projeto paisagístico, as grades foram substituídas por guarda-corpos "que respeitem o novo urbanismo do local". Após acordo entre Prefeitura do Rio e a Marinha do Brasil, a Orla Conde recebeu o guarda corpo de 319 metros de extensão e fica entre o Primeiro Distrito Naval e a Ponte Almirante Arnaldo Luz, no Boulervard Olímpico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Qualquer projeto de revitalização urbana exige entendimento do uso, do cotidiano, para não impor usos indevidos (ANSAY, SCHOONBRODT *apud* LEFEBVRE, 1989, p. 230). Segundo Massey (2008, p. 33), o espaço é o entrecruzamento de histórias, e precisa ser entendido e respeitado sendo para todos, não importa o tipo de segmento social. No caso do Porto Maravilha, seu projeto, claramente, fugiu a essa regra; foi uma proposta que mudou o modo de relacionamento dos usuários ao local; e, trouxe um conceito de projeto globalizado e um modelo de city marketing, seguindo a receita de aquário, PPP, equipamentos culturais de arquitetos renomados e o *waterfront* remodelado. Esta proposta, elaborada fora do contexto local e implantada de cima-para-baixo, gerou grandes mudanças viárias, criação de diversos espaços turísticos e culturais, atração de classe média e turistas e segregação socioespacial. Esse novo espaço criado no Porto, ao não respeitar seus usuários locais, gera uma alta incerteza se será sucedido ou não. Entretanto, a Orla Conde, que durante as olimpíadas tinha se consagrado como um espaço do espetáculo pela grande movimentação de pessoas, já não apresenta a mesma movimentação de pessoas, apropriação do espaço público e sensação de segurança. O trecho entre a Praça Mauá e o AquaRio com pouca arborização é extremamente desconfortável, principalmente próximo ao meio-dia, o clima do Rio é quente e úmido, a orla está voltada para o Norte, o sol é intenso, o desconforto é alto, o que não atrai a circulação de pedestres. No caso do trecho de contorno do Morro de São Bento, observa-se um efeito de “corredor” ou “túnel” neste longo percurso sem atrativos e serviços, sem fachadas ativas e com grades em suas bordas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Instituto Pereira Passos, 4ª edição, 2013.

ANSAY, Pierre et SCHOONBRODT, René. Penser la ville. Choix de textes philosophiques. Archives d’Architecture Moderne. Bruxelles, 1989, 479 p.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume, 2009.

DAVID, Flavia. Prefeitura inaugura primeiro trecho da Orla Conde na Região Portuária. Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 03 mar. 2016. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=6037211. Acesso em: 30 out. 2018

DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa: Fraude y miseria del ‘Modelo Barcelona’*. S.l., Ed. Catarata, 2010.

FRANCO, Luiza, Incompleto após um ano, VLT do Rio vira transporte do horário do almoço. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/06/1890862-apos-um-ano-vlt-vira-transporte-do-horario-doalmoco-para-os-cariocas.shtml>. Acesso em: 29 jul. 2017.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di Cesare Marques. *Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano.* São Paulo: Editora Bookman, 2012.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. *Uma estratégia chamada "planejamento estratégico": deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na terapia do planejamento urbano*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2010.

HARVEY, David. *Para entender O capital*. São Paulo: Ed. Boitempo, 2013.

_____. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

MASSEY, Doreen B. Pelo Espaço: uma nova política de especialidade, 2005. Tradução Hilda Pareto e Rogério Haesbaert – Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil. 2008. 312p.

MESENTIER, Leonardo M. de; MOREIRA, Clarissa da C. Produção da paisagem e grandes projetos de intervenção urbana: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro Olímpico. RBEUR, v. 16, n. 1, 2014, pp. 35-50. http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4822

PORTO MARAVILHA. Orla Conde, passeio na história com jeito de futuro. Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 03 abr. 2016. Disponível em: http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4380. Acesso em: 30 out. 2018.

PORTO MARAVILHA. Prefeitura inaugura trecho da Orla conde no Porto Maravilha. Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 03 abr. 2016. Disponível em: http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4508. Acesso em: 30 out. 2018.

PORTO MARAVILHA. Orla Conde: Centro de frente para o mar. Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 18 jan. 2017. Disponível em: http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4638. Acesso em: 30 out. 2018.

RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. Centro do Rio: perdas e ganhos na história carioca Rio de Janeiro: PPGG / UFRJ, 2006. 443p.

SANTANA, Joana Valente. Gestão de cidades, infraestrutura e discurso de diminuição da pobreza do BID: notas sobre Brasil e Argentina. In: M. F. C. M. Gomes (Ed.), *Renovação urbana, mercantilização da cidade e desigualdades sociais*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013, p. 80-95.

SANT'ANNA, Márcia. A cidade-atração: patrimônio e valorização de áreas centrais no Brasil dos anos 90. Cadernos PPG-AU/UFBA, Vol. 3, edição especial (2004) <portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/ arquivos/5%20-%20SANT'ANNA.pdf>

SELDIN, Claudia. *Da capital de cultura à cidade criativa: resistências a paradigmas urbanos sob a inspiração de Berlim.* 2015. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SILVA, Luiz Felipe da Cunha e. A nova Praça Mauá e o Museu do Amanhã. Santiago Calatrava no Rio de Janeiro. *Minha Cidade*, São Paulo, ano 16, n. 182.07, Vitruvius, set. 2015 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.182/5708>.

SILVA, Vivian Santos. O local e o global no projeto na operação urbanística Porto Maravilha? Rio de Janeiro. In: *II Conferência Internacional Megaeventos e a Cidade*, 2014, Rio de Janeiro. II Conferência Internacional Megaeventos e a Cidade, 2014.

SMITH, Neil. *La nueva frontera urbana: Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Ed. Traficantes de Sueños, 2012.

TARCSAY, Alessandra de Figueiredo; CARVALHO, Thereza Cristina Couto. AquaRio e Porto Maravilha: Fronteiras Projetuais, Mudanças e Incertezas. In: Arquimemória 5, Sobre Preservação do Patrimônio Edificado, 2017, Salvador, BA.

TIMUR, Umut Pekin. Urban Waterfront Regenerations. In: *Advances in Landscape Architecture*. Sl.: InTech, 2013.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2013, p. 75-104.

VÁZQUEZ, C. G. *Ciudad hojaldre: Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 2004.