

## PROJETOS DE REVITALIZAÇÃO URBANA NO EIXO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO

SILVA, Jonathas Magalhães Pereira da (1)  
TÂNGARI, Vera Regina (2)

(1) Arquiteto, Docente da Faculdade de Arquitetura Anhembi-Morumbi, Doutor pela FAUUSP  
End: Alameda Santos , 778 apt.71, 01418-100, São Paulo,SP.  
Tel: (11) 38890909 –E-mail: [jonathas@mpsassociados.com.br](mailto:jonathas@mpsassociados.com.br)

(2) Arquiteta, Docente e pesquisadora da FAU/DPA/PROARQ, Doutora pela FAUUSP.  
End: Rua Jornalista Orlando Dantas, no. 62 apt. 403, 22231-010, Rio de Janeiro/RJ.  
Tel: (21)25538172 –Email: [vtangari@uol.com.br](mailto:vtangari@uol.com.br)

### RESUMO

O presente trabalho se baseia em dois estudos de caso de intervenções urbanas desenvolvidos para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo entre os anos de 2002 e 2006.

O artigo apresenta e discute as diferentes visões e organizações encontradas nas duas cidades sobre o nosso olhar de consultores e projetistas que participaram de ambas ações aqui debatidas.

As diferentes experiências revelam um pouco das estratégias adotadas, assim como explicitam as culturas locais identificando as oportunidades encontradas em cada método de trabalho.

Se a paisagem é um reflexo das ações sociais que se dão no território, é necessário entender as relações individuais, coletivas ou institucionais para que possamos pesquisar os modos como se concretizam as ações sociais.

A história institucional assim como as oportunidades de formação e atuação de seus profissionais vão interferir diretamente sobre o processo de planejamento das intervenções urbanas potencializando ou limitando sua capacidade de transformação da paisagem urbana.

Palavras-chaves: intervenções urbanas, paisagem, métodos de planejamento.

### **URBAN REVITALIZATION PROJECTS IN RIO DE JANEIRO AND SÃO PAULO**

#### **ABSTRACT**

*The present paper is based on two case studies of urban revitalization projects developed for the cities of Rio de Janeiro and São Paulo, between 2002 and 2006.*

*The paper presents and discusses the different approaches and organization characteristics of the two cities municipal administration structures, as analysed by the point of view from the consultants and designers which participated on both cases.*

*The different experiences reveal the strategies profile as well as describe the local cultures by identifying the opportunities found in each work method.*

*If we consider landscape as the result from social actions in a specific territory, it is necessary*

*understand the local individual , group and institucional relationships in order to know the way social relations occur.*

*The institutional history and the opportunities provided for their technicians professional performance will interfere directly on the planning process of urbanistic projects and works, potentializing or reducing their ability to transform the urban landscape.*

*Key-words: urban projects, landscape, planning methods*

## **INTRODUÇÃO**

Por meio da apresentação de dois estudos de caso de intervenções urbanas desenvolvidas para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, entre os anos de 2002 e 2006, o artigo vem discutir os modos como se deram as relações individuais, coletivas e institucionais. Tal estudo tem como objetivo promover a pesquisa e o entendimento das tomadas de decisões nas políticas públicas e nas ações sociais, que se refletem na construção da paisagem urbana.

O artigo apresenta e discute as diferentes visões e organizações encontradas nas duas cidades sobre o nosso olhar de consultores e projetistas que participaram de ambas as ações aqui debatidas. Não se trata de uma verdade absoluta, mas sim da intenção de compartilhar uma leitura a partir da atuação profissional e da reflexão acadêmica.

As diferentes experiências revelam um pouco das estratégias adotadas, assim como explicitam as culturas locais identificando as oportunidades encontradas em cada método de trabalho.

Partindo-se do princípio, segundo o qual a paisagem é reflexo das ações sociais que se dão no território, é necessário entender as relações individuais, coletivas ou institucionais. A história institucional assim como as oportunidades de formação e atuação de seus profissionais vão interferir diretamente sobre o processo de planejamento das intervenções urbanas potencializando ou limitando sua capacidade de transformação da paisagem urbana.

Ambos os casos apresentados não são fruto de um projeto pontual para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Os dois exemplos estão inseridos em um contexto de planejamento da cidade, sendo que ambos os casos resultaram de uma ação estratégica de integração e requalificação dos centros urbanos.

## **INTERVENÇÃO NA CIDADE MARAVILHOSA**

O caso apresentado para ilustrar as intervenções da Cidade do Rio de Janeiro é a “Requalificação da Área Portuária do Rio de Janeiro”, envolvendo uma intenção clara de promover o uso da infra-estrutura urbana já existente na região assim como de aproveitar sua proximidade com a área central da cidade. Esta ação estratégica de requalificação das áreas centrais teve o suporte de um Plano desenvolvido para a Área Portuária, coordenado pelo IPP – Instituto Pereira Passos, ligado à Secretaria Municipal de Urbanismo.

A partir dos levantamentos e das diretrizes urbanísticas, estabelecidas no Plano do Porto do Rio, diversos consultores e escritórios de arquitetura e urbanismo auxiliaram os técnicos do IPP no desenvolvimento de diversos projetos de intervenções urbanas<sup>1</sup>. Esses projetos deveriam garantir a unidade do Plano, sendo, desta forma, mais importante o caráter de unidade revelado pelos projetos do que a singularidade de cada autoria.

A Região Portuária do Rio de Janeiro, ilustrada na Figura 1, compreende três bairros: Santo Cristo, Saúde e Gamboa, incluindo o morro histórico da Conceição, os morros de uso habitacional do Livramento e do Pinto, tendo sido também considerado o Projeto Favela-Bairro do Morro da Providência, elaborado sob a coordenação da SMH – Secretaria Municipal de Habitação. Os trabalhos de projeto, iniciados no início dessa década, foram concluídos em 2004.

Algumas ações concretas já foram implementadas e espera-se que os projetos e o Plano tenham a oportunidade de serem implantados ao longo dos próximos anos.



Figura 1- Foto aérea da Região Portuária do Rio de Janeiro  
Fonte: PCRJ

Tivemos a oportunidade de desenvolver três projetos de intervenções dentro do contexto da área portuária, compreendendo os projetos de: Revitalização Urbana do Morro do Livramento (Figura 2); Revitalização Urbana das ruas Pedro Alves, Santo Cristo, da Gamboa e da União (Figura 3), e Revitalização Urbana das ruas Rivadávia Correa e Barão da Gamboa (Figura 4).

Esses projetos são resumidos a seguir.

#### **a) Projeto de Revitalização Urbana do Morro do Livramento:**

Trata-se de loteamento do final do século XIX, com ruas estreitas, concebidas em uma época anterior ao uso do automóvel. O Morro mantém o uso habitacional até os dias de hoje. É um dos principais acessos para a primeira favela carioca: o Morro da Providência<sup>ii</sup>.

As características de ocupação do Morro do Livramento seguem o modelo colonial português com lotes de testadas estreitas e com grandes profundidades. As edificações originais se posicionam sem recuo frontal ou lateral. Fruto de constantes ampliações, atualmente a área edificada, com características de autoconstrução, se prolonga até aonde a topografia permite, servindo de moradia para a população do bairro.

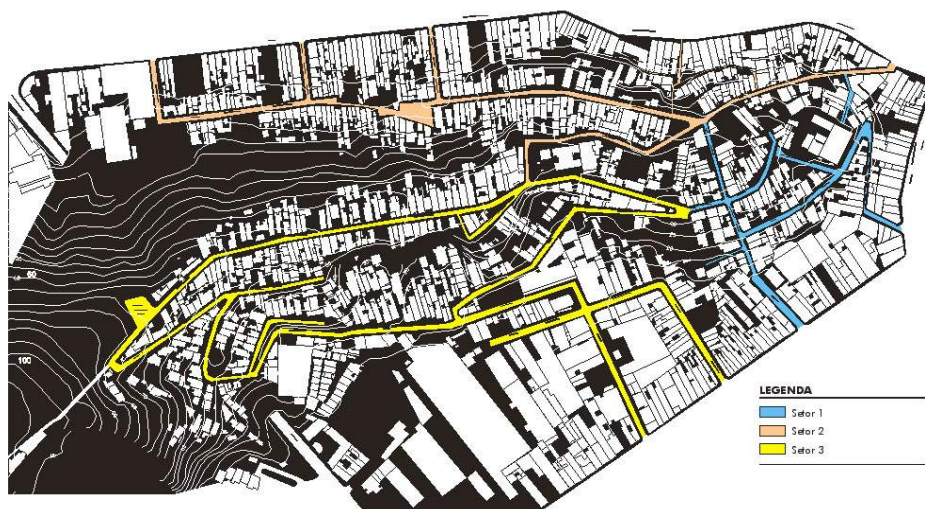


Figura 2 -Revitalização Urbana do Morro do Livramento

Fonte: Arquivo MPS/MT

**b) Projeto de Revitalização Urbana das ruas Pedro Alves, Santo Cristo, da Gamboa e da União**

As ruas Pedro Alves, Santo Cristo, da Gamboa e da União estão localizadas junto à antiga linha litorânea, na denominada Enseada da Gamboa. Antes das intervenções promovidas pelo Prefeito Pereira Passos, no início do século, essas ruas estavam localizadas perto do limite costeiro.<sup>iii</sup>

Preservam até os dias de hoje fragmentos dos calçamentos utilizados na época – o lajeado –, assim como, as características morfológicas de suas edificações. Ao passar por essas ruas é possível observar a mudança do padrão arquitetônico e das dimensões dos lotes: se de um lado da ria observamos casarios sem recuos frontais e laterais, instalados sobre lotes de dimensões reduzidas, do outro lado da ria é possível observar os grandes galpões construídos sobre uma nova realidade fundiária, fruto do aterro promovido no início do século XX para a modernização do porto.

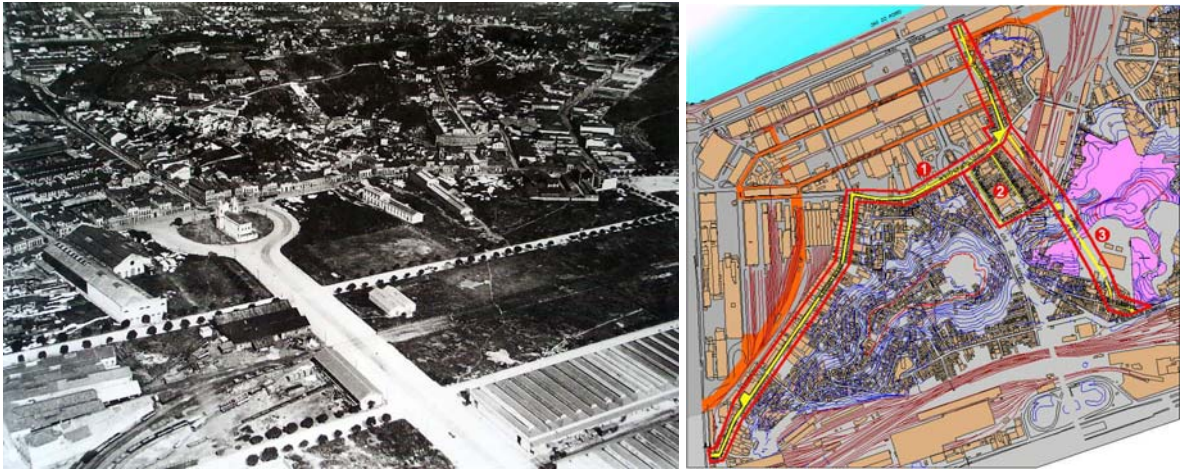


Figura 3 -Revitalização Urbana das ruas Pedro Alves, Santo Cristo, da Gamboa e da União

Fonte: Arquivo MPS/MT

### c) Projeto de Revitalização Urbana das ruas Rivadávia Correa e Barão da Gamboa

Esse projeto tem como particularidade estar no entorno de três novos equipamentos públicos propostos para a área: o conjunto conhecido como Cidade do Samba, com suas características arquitetônicas sujeitas às diversas críticas; o complexo da Vila Olímpica da Gamboa, para atender a população do entorno, e os Galpões Ferroviários da Gamboa, com finalidades culturais e de atendimento social à população do local.



Figura 4 -Revitalização Urbana das Rivadávia Correa e Barão da Gamboa

Fonte: Arquivo MPS/MT

Destacamos os três projetos por termos participado diretamente como consultores e projetistas. Entretanto, outros projetos de intervenções urbanas fizeram parte do Plano do Porto tais como a Revitalização Urbana das ruas Sacadura Cabral e Livramento, dos Morros da Gamboa e da Saúde, o sistema de binário viário planejado para interligar a área portuária ao centro da cidade, o tratamento da atual orla, ocupada por galpões portuários, a Revitalização da Praça Mauá, dentre outras.

Todos os projetos trabalharam de forma a contemplar o plano urbanístico, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Urbanismo através do Instituto Municipal de Urbanismo –IPP, e, da mesma forma, atender a determinações de demais órgãos municipais responsáveis pela infraestrutura urbana, como as diretrizes do Plano de Drenagem da Fundação Rio Águas, as orientações viárias estabelecidas pela CET Rio e de iluminação pública regidas pela Fundação Rio Luz. Assim as diferentes companhias de infra-estrutura urbana dialogavam com as equipes de projeto, coordenadas pelo IPP, que já estabelecera os parâmetros de revitalização urbana, buscando parcerias com a CAIXA e outros órgão de financiamento de modo a favorecer as pessoas residentes na área de intervenção.

As equipes de arquitetos e urbanistas eram, em sua maioria, coordenadores dos diversos projetos elaborados, sendo que as consultorias de engenharia participaram do projeto atendendo às diretrizes estabelecidas por uma visão mais abrangente da cidade. O urbanismo aqui prevaleceu sobre as questões de infraestrutura sem negar a sua vital importância. O diálogo com as concessionárias foi mantido e fomentado de modo a gerar um esforço conjunto em uma intervenção urbana.

Essa cultura local de planejamento não se construiu do dia para noite, mas é fruto de uma série de intervenções que se fizeram na cidade do Rio de Janeiro, desde a época do império e mais recentemente com as intervenções promovidas na década de 1990. É nessa década que, num primeiro instante, diversos escritórios de arquitetura e urbanismo vão se capacitar para atuar em áreas urbanas.

Em um primeiro momento foi criado um grande concurso, com apoio do IAB-RJ, que, como resultado, não apresentou apenas um vencedor, mas um conjunto de escritórios que foram efetivamente contratados para propor intervenções em diversos eixos comerciais da cidade. Nascia o Projeto Rio Cidade em 1993.

Essa experiência carioca, mais do que a requalificação de seus centros de bairro, promoveu três difíceis estratégias:

1 – A possibilidade de estabelecer um diálogo entre as concessionárias de infra-estrutura urbana, que, apesar de todas as dificuldades inerentes ao processo e da morosidade na aprovação dos projetos, promoveu um esforço conjunto em pensar a cidade com uma visão urbanística apoiada pelo conhecimento da arquitetura, da paisagem e da engenharia.

2 – A formação de uma geração de arquitetos e urbanistas capazes de coordenar, em seus escritórios, projetos de urbanismo e de engenharia.

3 – A capacitação de um grupo técnicos da Prefeitura para pensar na cidade de forma sistêmica evitando cair na armadilha do saber específico sem uma visão ampla do que seja a cidade.

Portanto, quando tivemos a oportunidade de participar dos projetos na Região Portuária do Rio de Janeiro, já encontramos técnicos no poder público, dotados de uma visão global do que seria uma intervenção urbana, assim como o diálogo entre as concessionárias, como sendo uma realidade. Não se fazia uma intervenção urbana sem contar: com a participação das concessionárias, com a coordenação de técnicos do IPP-SMU e com a participação de arquitetos e urbanistas, que por meio de seus escritórios podiam desenvolver os projetos sob a coordenação do Poder Público.

## INTERVENÇÃO EM SAMPA

O conjunto de intervenções urbanas desenvolvidas para São Paulo tem características e objetivos bem distintos à experiência carioca. Desde sua inserção na estratégia de planejamento da cidade até às circunstâncias institucionais e históricas.

As intervenções urbanas realizadas em São Paulo, nas quais também tivemos a oportunidade de participar como consultores e projetistas, estavam inseridas em um Plano de Transporte Municipal com o objetivo inicial de melhorar a eficiência do transporte coletivo municipal, feito por meio de ônibus.

Para entendermos as circunstâncias que deram origem às intervenções é devemos lembrar o porte da extensão urbana do Município de São Paulo. É necessário entender como as horas despendidas pela população em ir e vir ao trabalho acabam por influenciar na qualidade da habitação, na oferta de emprego e na qualidade de vida da população.

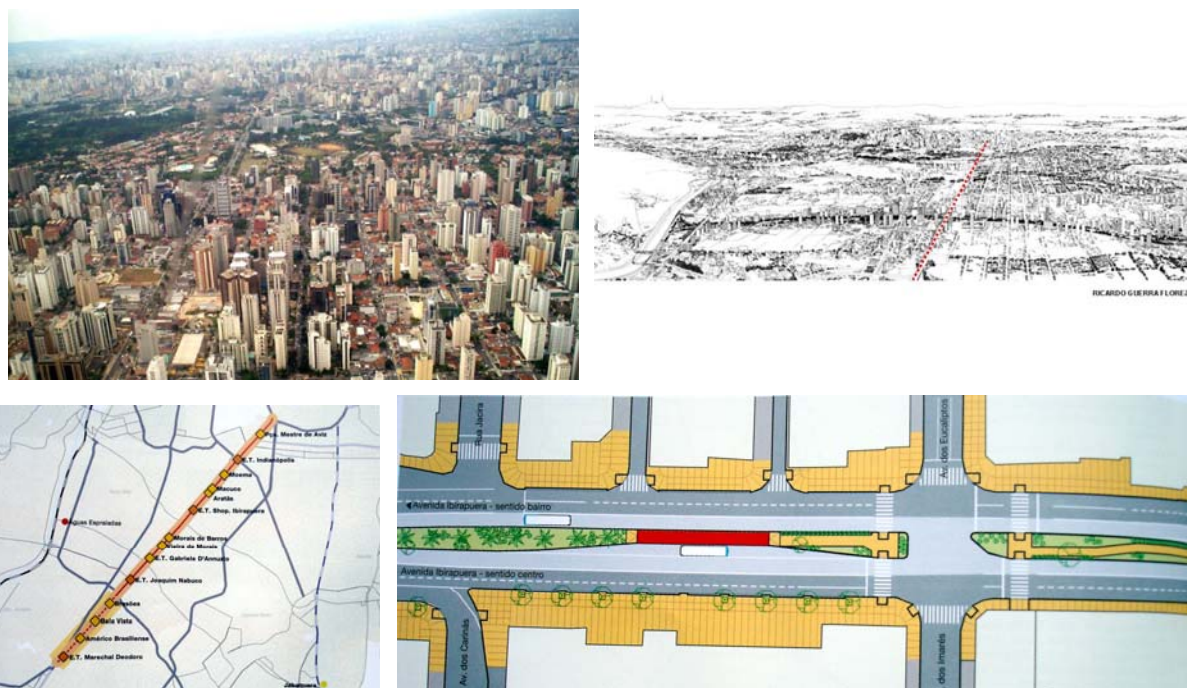


Figura 5 – Vista aérea de São Paulo e exemplos de intervenções urbanas

Fonte: Arquivo MPS

A nossa sociedade é cheia de contradições e ações que tentam atender a determinadas demandas que geram reações muitas vezes novas e inesperadas. Na tentativa de dotar o leitor de algumas circunstâncias que envolveram esse projeto, passaremos a relatar um processo que se intensificou quando o trabalhador passou a ter direito de subsídio no transporte. Esse subsídio ao transporte é arcado pelo empregador e, portanto, passa a contar como gastos com o empregado.

No primeiro momento a reação dos empregadores é privilegiar a admissão de funcionários que não possuem elevadas despesas com transporte. A lógica econômica logo aponta que os custos com os trabalhadores acabam por sofrer elevados aumentos por conta do custo do transporte.

No segundo momento começam a se verificar, sobre o território municipal, bolsões de desemprego. São regiões da cidade na qual o morador, para chegar ao trabalho, acaba por despender uma grande quantidade de dinheiro no transporte, se tomarmos como referência o pequeno salário que recebe. Para que parte desses trabalhadores consiga uma oportunidade de emprego, muitos acabam por “alugar” um endereço fictício, no centro da cidade, isto é, o endereço existe, entretanto, o trabalhador não mora lá.

Num terceiro momento surge um novo fenômeno no centro da cidade. Aumenta-se, com grande rapidez, o número de moradores de rua no centro da cidade de São Paulo. São trabalhadores que só voltam para os bairros onde moram nos fins de semana e, por não terem subsídio para o transporte e por terem alterado seu verdadeiro endereço ao se candidatar ao emprego, acabam permanecendo durante a semana em pensões ou nas ruas paulistanas.

É claro que o tal subsídio, incorporado aos gastos do empregador, nada mais é do que o direito do cidadão em circular pela cidade. Caso os salários não fossem tão reduzidos ao limite da sobrevivência, ou caso a exploração das nossas diferenças sociais não fosse tão gritante, esse fenômeno não aconteceria.



Figura 6-Projeto paisagístico para o Corredor Ibirapuera

Fonte: Arquivo MPS

### a) Os projetos de corredores de transportes

O conjunto de projetos de intervenção urbana analisado busca promover uma rede de transportes por meio de corredores de ônibus, que, através da integração e do bilhete único, torna possível circular na cidade com um custo reduzido.

Temos de separar os problemas: por um lado se lutava para criar um sistema em que o usuário pudesse trocar de ônibus, trem ou metrô sem pagar um novo bilhete. De outro lado, os corredores de ônibus tinham a preocupação de diminuir o tempo do transporte. Para isso era necessária a implementação física, que priorizasse o transporte público coletivo pelas vias urbanas.

Entretanto, as primeiras experiências de implantação desses corredores, ainda em 1986, resultaram numa desvalorização dos imóveis ao longo do corredor. A concepção dos corredores privilegiava o transporte coletivo público, sem uma visão urbanística e paisagística mais abrangente.

Por ocasião das implantações dos corredores de ônibus, na última gestão, a partir de 2001, a sociedade organizada teve um importante papel na discussão da implantação dos novos corredores de ônibus. Foi por meio das associações de moradores e das associações comerciais que o escopo, inicialmente proposto pela SPTrans – a companhia responsável pelos transportes públicos da cidade de São Paulo – com a finalidade de atender apenas as alterações que possibilitassem a passagem do corredor, teve que ser revisto.

Os diferentes grupos da sociedade exigiram dos técnicos uma resposta adequada, para promover uma discussão do escopo de uma intervenção desse porte, ao mesmo tempo, em que se pensava na requalificação da área e não mais apenas da construção do corredor.

Alguns entraves foram encontrados nesse processo a começar da visão compartimentada dos diferentes órgãos da Prefeitura. As intervenções nasciam de uma pressão da sociedade que não queria os impactos negativos gerados pelas intervenções anteriores. Por outro lado, a SPTrans carece de uma visão mais sistêmica da cidade.

Ao mesmo tempo em que os técnicos municipais estavam emocionados com o trabalho, que passaram a ter de assumir, eles não estavam preparados para a discussão. E pior, estavam isolados, dentro de uma companhia de transporte urbano, sem poder dialogar abertamente com as concessionárias de serviços públicos ou com as instâncias que pensam o planejamento da cidade de São Paulo. Para se ter uma idéia da limitação técnica, não se tinha claro nem qual era o limite do espaço público. A pergunta que se fazia, por exemplo: “*Calçada é espaço público?*”

Diferentemente da tradição carioca, aqui a visão predominante era a da engenharia. As empresas prestadoras de serviço eram todas de engenharia. Essas grandes consultorias coordenavam o projeto, definiam o perfil geométrico, a iluminação pública, cabendo ao arquiteto urbanista um trabalho limitado de paginação de piso e de especificação da vegetação.

A cidade, nesse contexto, era pensada de forma sistêmica, ao privilegiar o transporte público, entretanto perdia sua força no reconhecimento do entorno e no desenho urbano das intervenções.

No caso da nossa experiência as associações de moradores e as associações comerciais foram a chave para conseguir reverter parte desse processo, qualificando e ampliando, junto aos técnicos envolvidos, as discussões a respeito do desenho da cidade. Os projetos foram implantados e são atualmente amplamente utilizados.



Figura 7- Corredor Ibirapuera

Fonte: Arquivo MPS

## CONCLUSÃO

Os dois casos não estão apresentados aqui para que sofram comparações ou para que concorram entre si. A apresentação dos dois casos mostra como a cultura local influencia sobre o processo de planejamento e projeto. O esforço em atender às demandas por intervenções urbanas, em cada administração municipal, demonstra a riqueza de oportunidade em apreendermos com as experiências de cada cidade.

Não existe uma única via, mas uma realidade a ser construída. A participação da população no centro dessas discussões nos parece ser o caminho mais concreto para fomentar a atuação da cidadania, criar uma cultura urbana mais justa e diminuir as diferenças sociais encontradas em nossas cidades.

---

<sup>i</sup> Para a descrição do Plano elaborado para a região Portuária do Rio de Janeiro, ver PCRJ/SMU/CAU. **Porto do Rio**. Catálogo da Exposição Porto do Rio. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2001

<sup>ii</sup> A constituição histórica dos bairros que compõem a região portuária do Rio de Janeiro é descrita em CARDOSO, Elizabeth D. e outros. **História dos Bairros- Saúde, Gamboa e Santo Cristo**. Rio de Janeiro: João Fortes Eng./Index, 1987, em LAMARÃO, Sergio. **Dos trapiches ao Porto**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1991 em PCRJ/SMU/IPP. **Morro da Conceição – Da Memória ao Futuro**. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

<sup>iii</sup> Sobre as obras de retificação do porto e outros empreendimentos do Plano de Reformas de Pereira Passos, implantado no início do século XX, BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann Tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990

## **BIBLIOGRAFIA**

PCRJ/SMU/CAU. **Porto do Rio**. Catálogo da Exposição Porto do Rio. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2001.

CARDOSO, Elizabeth D. e outros. **História dos Bairros- Saúde, Gamboa e Santo Cristo**. Rio de Janeiro: João Fortes Eng./Index, 1987.

LAMARÃO, Sergio. **Dos trapiches ao Porto**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1991 em PCRJ/SMU/IPP.

PCRJ/SMU/IPP. **Morro da Conceição – Da Memória ao Futuro**. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann Tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e o desenho da cidade**. Lisboa, Fundação Calouste Gulbekian, 1992.

PCRJ/SMU/CAU. **Do Cosmógrafo ao Satélite- Mapas da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PCRJ, 2000.

VIANNA. Luiz Fernando Vianna/NASA-Nacional de Serv. de Aeronáutica. **Rio de Janeiro-Imagens da Aviação Naval-1916/1923**. Rio de Janeiro: Argumento Editora, 2001