

Porto do Rio: primeros passos

A revitalização do Centro do Rio de Janeiro, particularmente da sua área portuária, é um elemento vital para o futuro de nossa cidade. A região sofreu um processo de esvaziamento econômico e demográfico acentuado nas últimas décadas. Importantes sedes de empresas e escritórios mudaram-se para outras cidades ou outros bairros, sua pequena população residente passou de 61 mil habitantes em 1980 para 39 mil em 2000. Disseminou-se entre o empresariado da construção civil local o conceito de que, de algum modo, o velho centro histórico seria substituído por um novo na região para qual convergem a maior parte dos seus próprios investimentos imobiliários: a Barra da Tijuca, um bairro modernista, no litoral sudoeste da cidade, planejado, nos anos 70 por Lúcio Costa, o mesmo urbanista que concebeu o Plano Piloto de Brasília.

O seu plano modernista de uma não-cidade na escala do automóvel, com a negação daquilo que existe de primordial nas cidades – a rua, o pedestre, a calçada, a praça, a loja, o boteco – imaginou, nos anos 70, um novo centro metropolitano na Barra da Tijuca, que até hoje permanece quase vazio. É certo que, recentemente, além dos condomínios residenciais isolados e shopping centers, ali surgiram prédios de escritórios e sedes de empresas. Mas, na nossa visão, esses empreendimentos constituem mais uma diversificação de usos, numa área primordialmente residencial – que também acontece em alguns dos bairros residenciais mais tradicionais de classe média, na zona sul do Rio – do que indícios de uma transferência de centralidade. Há mais de vinte anos alguns especuladores e investidores insistem em prognosticar a irreversibilidade da decadência do Centro. Mas o que já vem sucedendo nos últimos 5 anos, bem como a conhecida dinâmica histórica de processos análogos noutras grandes cidades do mundo, não autoriza o mau agouro a transformar-se em uma self

The Port of Rio: First Steps

The revitalisation of the Centre of Rio de Janeiro, especially its port area, is crucial for the future of our city. The region has gone through a sharp economic and demographic downturn over the last few decades. The headquarters and offices of important companies have moved to other cities or other quarters, and its small resident population dropped from 61 thousand in 1980 to 39 thousand in 2000. Among the local building construction entrepreneurs, there was a widespread notion that, in some way or another, the old historic centre would be replaced with a new one in the area where the greater part of their own real estate investments were concentrated: at Barra da Tijuca, a modernist quarter on the southwest littoral of the city, planned in the 70's by Lúcio Costa, the same urban planner who was responsible for Brasília's Pilot Plan.

His modernist plan for a non-city on the scale of the automobile denied that which is primordial in cities: streets, pedestrians, pavements, squares, shops, small bars. Imagined in the 70's to become a new metropolitan centre in Barra da Tijuca, even today it remains almost empty. It is true that, recently, besides isolated residential condos and shopping centres, there have also been office buildings and company headquarters set up there. But, in our view, these undertakings represent more of a diversification of uses in an area that is chiefly residential – also true of some of the more traditional middle-class residential quarters in the southern part of Rio – rather than a sign that the centre is being shifted. For more than twenty years,

some speculators and investors have insisted on predicting the irreversibility of the decay of the Centre. But what has been happening over the past 5 years, together with known historical dynamics of similar processes in other large cities of the world, prevents this ill omen from becoming a self-fulfilling prophecy. Paraphrasing the ironic commentary of Mark Twain on his own obituary published in a newspaper, we can affirm that “the report of the death of the Centre of Rio de Janeiro was an exaggeration.”

In fact, the Centre bustles with vitality and potentialities that the urban disorder – conflicts with pirate peddlers, vandalism, street people, chaotic traffic – hinders but does not endanger. The symptoms of its revitalisation are eloquent: the consolidation of the Bank of Brazil Cultural Centre and its neighbours, the France-Brazil and Post Office buildings; the already teeming life of the old Bohemian quarter of Lapa now given a turbine boost by the return of the Flying Circus; the revitalisation of the Lavradio street where by night the antique shops function as fashionable bars; the retrofits of the Amarelinho building and the Hotel Serrador, in Cinelândia; the new Torre Almirante, with triple A-class modern offices, in Graça Aranha street; the new Hotel Ibiz Fórmula 1, in Praça Tiradentes, and another under construction in Av. Marechal Câmara; the building of the new Convention Centre in Cidade Nova; the recent announcement of a new hall for popular music annexed to the Museum of Modern Art (MAM) and the Rio Port Plan, with Samba City and the Olympic Village in Gamboa, which will be

fulfilling profecy. Parafraseando o irônico comentário de Mark Twain, diante de seu próprio obituário num jornal, podemos assegurar que “as notícias sobre a morte do Centro do Rio de Janeiro foram um tanto exageradas”.

Na verdade, o Centro transborda de vitalidade e de potencialidades que a desordem urbana – conflitos com vendedores ambulantes piratas, vandalismo, população de rua, trânsito caótico – prejudicam, mas não comprometem. Os sintomas de sua revitalização são eloqüentes: a consolidação do Centro Cultural Banco do Brasil e dos outros vizinhos, o França-Brasil e o dos Correios; o fervilhar do velho bairro boêmio da Lapa, agora turbinado com a volta do Circo Voador; a revitalização da rua do Lavradio onde lojas de antiquários funcionam, à noite, como bares da moda; os retrofits do prédio do Amarelinho e do Hotel Serrador, na Cinelândia; a nova Torre Almirante, de modernos escritórios triple A, na rua Graça Aranha; o novo Hotel Ibiz Fórmula 1, na Praça Tiradentes e outro, em construção na Av Marechal Câmara; a implantação do novo Centro de Convenções, na Cidade Nova; o recente anúncio da uma nova sala de música popular anexa ao Museu de Arte Moderna (MAM) e o Plano Porto do Rio, com a Cidade do Samba e a Vila Olímpica da Gamboa, que serão concluídas no início de 2005. Sintomas evidentes de um processo historicamente análogo de metrópoles cujo downtown passou por uma crise e ressurgiu mais forte.

Lições e obstáculos

O porto do Rio tem, em relação a outras cidades, a peculiaridade de situar-se bem junto ao Centro. Sofreu, desde os anos 70, cumulativamente, a crise do Centro e sua própria, específica, relacionada à obsolescência dos velhos cais frente às novas demandas do transporte marítimo. Durante mais de 20 anos, falou-se em fazer “algo” em relação ao decadente porto do Rio. Foram realizados concursos, seminários, elaborados alguns bons projetos de arquitetura, contratados por empresas públicas federais ou privadas. Por causa de imbróglis político-jurídico-burocráticos, nunca saíram do papel, criando imensa frustração, particularmente, entre os residentes dos bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

A partir de 2001, pela primeira vez, a Prefeitura chamou a si a responsabilidade liderar o processo embora faltasse-lhe à partida, um elemento vital que é o efetivo controle sobre os terrenos e imóveis da região, na sua maioria de propriedade de uma pletera de autarquias e companhias federais. Nosso primeiro papel foi a propagação da idéia e a mobilização, além do planejamento e articulação entre diversos atores institucionais, econômicos e sociais envolvidos procurando uni-los em um propósito comum. Dezenas de reuniões públicas, duas grandes exposições, diversos seminários, inúmeras reuniões, conversas, articulações, telefonemas, artigos de jornal, entrevistas tudo destinado a tornar a idéia instigante, mobilizadora.

Estudamos atentamente as experiências de revitalização de áreas portuárias que se desdobram, sobretudo a partir dos anos 80, por diversas cidades norte-americanas, européias, asiáticas e latino-americanas, com grande curiosidade, buscando aprender com os acertos e erros de outras metrópoles ao redor do planeta. A partir

Área do Porto do Rio: parte do cais disponível para reconversão

Rio: port area available to reconversion



disso, e com base a nossas próprias experiências, definimos cinco conceitos básicos.

– Combinar a recuperação do velho com a criteriosa introdução do novo: evitar uma política avassaladora de terra arrasada com uma ocupação homogênea por edificações modernas e usos uniformes. Os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo possuem um valioso casario a ser restaurado, há vários prédios, galpões e armazéns, de valor histórico ou afetivo, totalizando aproximadamente 250 mil m², a serem recuperados com esmero e reconvertidos para novos usos de áreas tombadas disponíveis para o retrofit. Os espaços destinados à renovação urbana compõem cerca de 1.7 milhões de m², distribuídos na área industrial, ferroviária e portuária, na parte plana e baixa próxima ao cais a serem gradualmente ocupados. A magia está na combinação.

– Fomentar a economia local pré-existente: não fazer tábula rasa do tecido urbano hoje existente nem conceber simplesmente um investimento de infra-estrutura e imobiliário, desassociado da economia local, eventualmente engendrando processos de ocupação excludentes que acabam afetando de forma negativa parte da população residente. Ao buscarmos os, obviamente necessários, grandes investimentos privados e públicos precisamos desenvolver a capacidade de apoiar, sob variadas formas, as atividades

completed in early 2005. Clear signs of a historically similar process in metropolises whose downtown area went through a crisis and came back stronger than before.

Lessons and Obstacle

The port of Rio, compared to that of other cities, has the peculiarity of being very close to the Centre. Since the 70's, it has undergone the cumulative effects of the crisis of the Centre, and its own, specifically related to the obsolescence of the old docks in the face of the new demands of maritime transport. For more than 20 years, there was a lot of talk about doing "something" about the declining port of Rio. Contests and seminars were held, and some good architectural projects were drawn up under contract with federal public enterprises or private firms. Because of the political, legal, and bureaucratic imbroglia surrounding them, they never got off the printed page, creating an immense frustration, especially among the residents of the port areas of Saúde, Gamboa and Santo Cristo.

Beginning in 2001, City Hall, for the first time, took on the responsibility of leading

out in the process, although from the start, it lacked a vital element, that is, the effective control over the lands and buildings of the region, which, for the most part, were the property of a plethora of local government bodies and federal companies. Our first role was the propagation of the idea and mobilisation, along with the planning and the articulation between the various institutional, economic, and social actors involved, seeking to unite them in a common purpose.

There were dozens of public meetings, two large expositions, several seminars, innumerable meetings, conversations, contacts, telephone calls, newspaper articles, and interviews, all designed to make the idea stimulating and mobilising. It was with great curiosity that we closely studied the port revitalisation experiences that have unfolded, mainly since the 80's, in various North American, European, Asian, and Latin American cities, seeking to learn from the successes and errors of other metropolises around the globe. From this, and based on our own experiences, we defined five basic concepts.



econômicas pré-existentes e o tecido social local. Apesar de décadas de esvaziamento e decadência, a zona portuária tem uma economia que resiste: comércio, pequena indústria, serviços, associações de moradores, câmara comunitária, centros culturais e outros organismos associativos. É preciso acesso ao crédito para poder financiar a expansão ou replicação dos pequenos negócios como restaurantes, lojas, gráficas; apoiar a transição da economia informal para a formal, transformando vendedores ambulantes em quiosqueiros ou pequenos lojistas. Sem esquecer do micro-crédito destinado, prioritariamente, às mulheres mais pobres. Noutra escala é preciso obter financiamento, via Caixa Econômica Federal, para a restauração do casario tradicional, o reaproveitamento de antigos galpões industriais para serviços ou moradia (lofts) e projetos de habitação, sempre cuidadosamente planejados e desenhados para evitar desequilíbrios ou conflitos com a população já residente nos bairros

→ Garantir a pluralidade de usos: a maior distorção do centro do Rio de Janeiro é, historicamente, a restrição legal e a inibição cultural ao uso residencial. Temos toda essa parte gigantesca da cidade, provida de infra-estrutura, com água, esgoto, gás, luz, telefonia, que funciona somente em horário comercial, cinco dias por semana e fica ociosa e assustadoramente vazia no período noturno e nos fins de semana. Há centenas de milhares de pessoas que trabalham no centro, mas residem em áreas distantes uma hora, uma hora e meia, sofrendo, diariamente, em ônibus apinhados e enormes engarrafamentos. Por que não residir perto de onde se trabalha?

→ Promover a participação: a sabedoria das soluções provêm não apenas da qualidade técnica dos projetos urbanísticos e arquitetônicos, mas da participação dos moradores, de um processo permanente de consultas e de uma articulação entre os vários atores sociais: gestores públicos, comunidades, investidores privados e públicos e universidades. Essa participação não é um mero tributo ao "politicamente correto", mas condição de qualidade do próprio planejamento urbano. A revitalização é uma ação coletiva e plural, em parte espontânea, em parte planejada, na qual inúmeras teias de inter-relacionamento, cada vez mais ricas e complexas, vão se formando e se emulando umas às outras.

→ Criar um ente gestor-investidor autônomo: empresas mistas, com participação das várias esferas de governo e do setor privado, com menos burocracia, alguns poderes normativos e agilidade de investimento estão presentes em quase todos os processos bem sucedidos de revitalização de áreas portuárias. É essencial para que esses processos, que costumam desdobrar-se de 10 a 15 anos, resistam às inevitáveis alternâncias na gestão pública nas diferentes esferas de governo. No pouco flexível quadro institucional brasileiro, é um grande desafio ainda não solucionado. A articulação da Prefeitura com o Governo Federal, várias de suas empresas, fundos de pensão e com o setor privado avança nessa direção sem ainda ter encontrado uma forma institucional, específica, apropriada, o que precisará acontecer nos próximos dois anos, sem o que, nossas dificuldades serão muito maiores.

Nas cidades brasileiras, os avanços raramente acompanham um ritmo de planificação muito ordenado como seria desejável. Em metáfora militar, é uma guerra na qual se ataca em todas as fren-

Prédio ocupado pela Polícia Federal
Projeto da Cidade do Samaba
Site occupied by the Federal Police
Rendering of the Cidade do Samaba project



→ Combine the requalification of the old with the judicious introduction of the new: avoid a scorched earth policy marked by a homogenous occupation by modern buildings with uniform uses. The neighbourhoods of Saúde, Gamboa, and Santo Cristo have valuable rows of houses to be restored; in areas of classified interest there are several buildings, pavilions and warehouses covering approximately 250 thousand m² that have a historic or sentimental value that are available for retrofitting, to be renovated with care and converted for new uses. The areas projected for gradual occupation and urban renewal occupy about 1.7 million m², distributed throughout the industrial, railway and port areas, in the low-lying flat land near the docks. The magic is in the combination.

→ Encourage the pre-existing local economy: do not make a clean slate of the urban fabric existing today, nor simply prepare an investment in infrastructures and real estate that has no connection to the local economy, which ends up generating processes of occupation that exclude others and produce a negative effect on part of the residents. In seeking the large public and private investments that will obviously be needed, we must develop the ability to support, in various ways, the pre-existing economic activities and the local social fabric. Despite decades of exodus and decline, the port area has a resistant economy: commerce, small industries, services, neighbourhood associations, a community chamber, cultural centres and other associational bodies. Access to credit is needed to finance the expansion or

reproduction of small businesses like restaurants, shops, print shops; there is a need to support the transition from an informal economy to a formal one, transforming the street peddlers into owners of kiosks or small shops. This, without forgetting the micro-credit aimed mainly at the poorest women. On another level, financing must be obtained through Caixa Econômica Federal, to restore the traditional row housing, regain the use of the old industrial pavilions for services or residential purposes (lofts) and to develop housing projects, always carefully planned and designed to avoid instability or conflicts with those who already live in those areas.

→ Ensure the plurality of uses: the greatest distortion of the centre of Rio de Janeiro has historically been the legal restriction and the cultural inhibition to residential use. We have this entire gigantic sector of the city with infrastructures, such as water, sewer, gas, electricity, telephones, that only operates during business hours, five days a week, and lies idle and frighteningly empty at night and on weekends. There are hundreds of thousands of persons who work in the centre, but who live in areas an hour or hour and a half away, having to suffer every day on overcrowded buses in huge traffic jams. Why not live close to your work?

→ Promote participation: the wisdom of solutions does not only arise from the technical quality of the urbanistic and architectural projects, but from the participation of the inhabitants, from an ongoing process of consultation and the articulation between the various social

Caseario a saer preservado e restaurado
 Proposta de reconversão do prédio da Polícia Federal
 Warehouse to be reconverted and restored
 Proposal for the reconversion of the site
 of the Municipal Police

tes, rompe-se o front lá onde surgem brechas, em pontos, por vezes, inesperados. Recorre-se a um planeamento de oportunidade. É um campo onde a engenharia e a arquitetura político-institucionais forçosamente precedem a engenharia e a arquitetura propriamente ditas. A costura política, nos mais variados escalões, pelo menos numa primeira fase, é mais decisiva do que as mais brilhantes consultorias e estudos técnicos de viabilidade, que, muitas vezes, acabam inviabilizados por um nó cego, político, de aparência burocrática, institucional ou jurídica, que expressa pequenos interesses, por vezes, francamente, no campo da delinquência. Nos escalões intermediários das empresas estatais, proprietárias dos galpões e terrenos da região, a decadência e abandono são fonte de lucro para alguns indivíduos com ampla capacidade de boicote. Exploram um estacionamento aqui, um depósito de mercadorias para vendedores ambulantes acolá, ou mesmo, um ponto de venda de drogas, um prostíbulo improvisado... Cultivam o velho hábito de “criar dificuldades para vender facilidades” é um obstáculo a ser vencido, todos os dias.

Da mesma forma, a articulação política da comunidade local, que, no caso da área portuária é um processo complexo porque o tecido associativo tradicional dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, era, no passado, a força dominante era dos outrora poderosos, hoje combalidos, sindicatos de portuários, ficou muito marcada pelo processo de esvaziamento desse capital social por conflitos internos e pelo descrédito generalizado. Há uma grande diversidade de pequenos interesses corporativos e políticos conflitantes que requer uma grande dose de paciência, persistência e flexibilidade.

O Plano Porto do Rio

Nos seus componentes urbanísticos o Plano Porto do Rio, elaborado pela Prefeitura no Instituto Pereira Passos-IPP da Secretaria

actors: public managers, communities, private and public investors and universities. This participation is not a mere tribute to what is “politically correct”, rather it is a quality feature of the urban planning itself. Revitalisation is a collective and plural action, in part spontaneous, in part planned, in which innumerable webs of interrelationships, ever richer and more complex, are being formed and vie with each other.

→ Create an autonomous manager-investor body entity: mixed enterprises, with the participation of various spheres of government and the private sector, with less bureaucracy, some regulatory powers and investment flexibility are present in nearly all the highly successful processes of port area revitalisation. It is essential that these processes, which tend to go on for 10 to 15 years, resist the inventive changes in public management in the various areas of the government. In Brazil’s relatively inflexible institutional framework, this is a great challenge that has not been resolved as yet. The articulation with the Federal Government, several of its companies, pension funds and the private sector are moving forward in this direction, without having yet found a specific, adequate institutional form, which needs to occur in the next two years, or else our difficulties will be even greater.

In Brazilian cities, progress rarely follows a rhythm of well-ordered planning, as would be desirable. Using a military metaphor, it is a war in which one attacks on all fronts, opening fire on the front where the lines are breached, at points that are, at times, unexpected. Spur-of-the-moment planning is resorted to. It is a field where political-institutional engineering and architecture obligatorily precede proper engineering and architecture. Political stitchery at the most varied levels, at least in the first phase, is more decisive than the most brilliant consultations and technical feasibility studies that, many times, end up being impracticable because of a political fast knot that is bureaucratic, institutional, or legal in nature, evidencing petty interests that at times, frankly, qualify as delinquency. At the intermediate level, for state companies, owners of pavilions and lands in the region, the decay and abandonment are a source of profit for some individuals with a strong boycott capability. They exploit parking here, a warehouse for merchandise for the street peddlers there, or even, a point of sales for drugs, an improvised brothel... They cultivate the old habit of “creating problems in order to sell solutions.” It is an obstacle to be overcome every day.

In the same way, the political articulation of the local community – which in the case of the port area is a complex process because in the traditional associative fabric of the quarters of Saúde, Gamboa, and Santo Cristo, the dominant

force in the past was the port trade unions, formerly powerful but today debilitated – has been deeply marked by the loss of this share capital through internal conflicts and generalized discredit. There is a great diversity of small corporative and political interests in conflict that require a large dose of patience, persistence and flexibility.

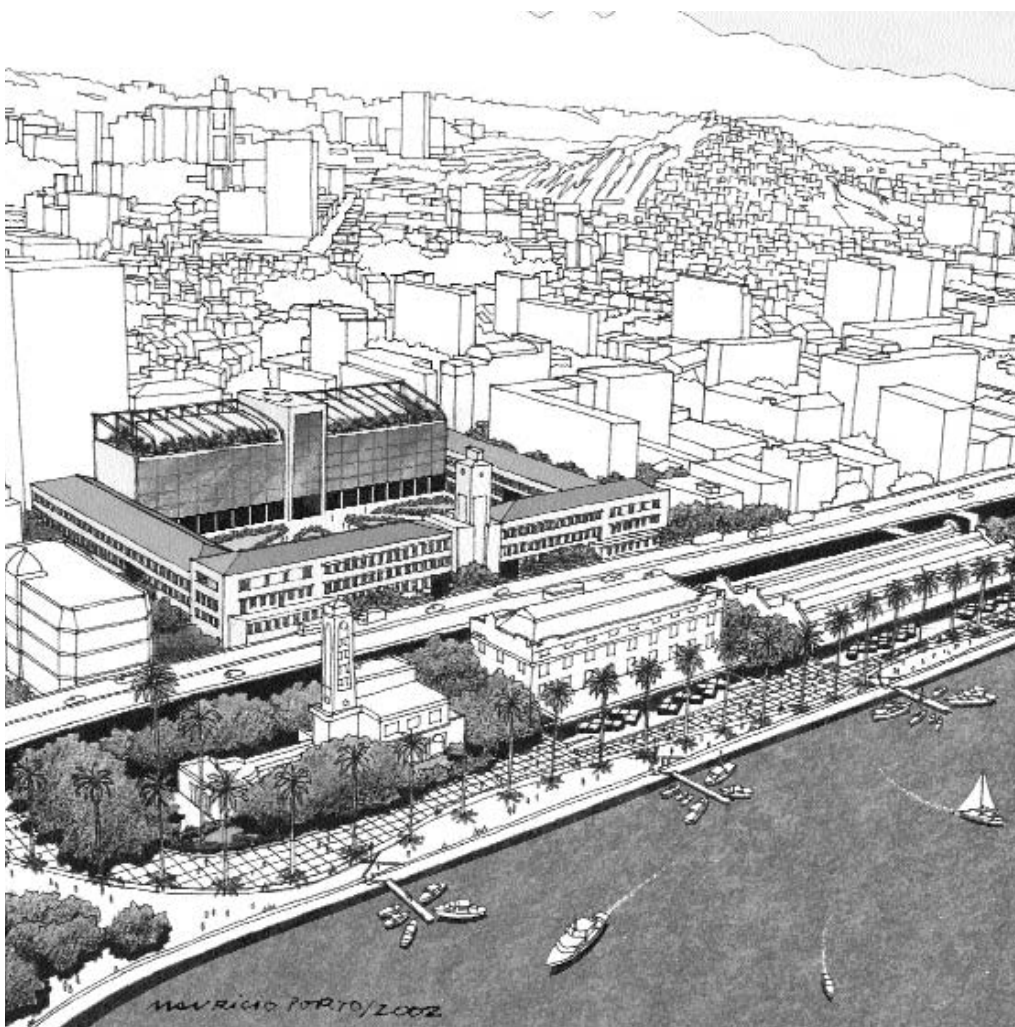
The Rio Port Plan

In its urbanistic components, the Rio Port Plan, prepared by City Hall at the Instituto Pereira Passos -IPP of the Secretaria Municipal de Urbanismo-SMU, can be divided into 3 large modalities of projects:

- Interventions in the infrastructure and urbanisation of the public spaces. In all, there are 13 large projects in the pattern of Rio-Cidade Programme, for the reurbanisation of the public space and the improvement of the infrastructure that includes streets, squares, and surroundings in the 3 quarters of the port area. Of particular interest is the Port Binary, a roadway parallel to the docks and Av. Rodrigues Alves, linking the entire lower area of the port, which is today a succession of isolated enclaves. It includes a bicycle pathway that links the dock of the port to the southern side of the city, and there is the Favela-Bairro programme in the only slum in the area, the oldest one in the city, situated on the Morro da Providência. These are projects that are ready for tenders, estimate at approximately one hundred million euros. In the component of mobility, there are 3 more projects in the design phase, including one for 6 tramway lines to the Centre, with one serving the port area. These works – with the exception of the latter, which is a concession to private initiative – depend directly on City Hall, which is seeking partial financing from the Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES.

- Special projects refer to urban installations of large dimensions. The following are under construction: Samba City, in the Patio of the old railway station at the Maritime Station, in Gamboa, the largest piece of land in the region, purchased by the City in 2002; the Olympic Village, on part of the same land, and the Convention Centre of Cidade Nova, beside the Building of the Centro Administrativo São Sebastião-CASS where City Hall headquarters are located in an area outside, but close to, the port area. The most polemic project was the Rio Guggenheim Museum at the Mauá Pier, designed by architect Jean Nouvel, a victim of a political-legal imbroglio. As a practical result of that conflict, the initial focal point of the revitalisation has shifted from the Praça Mauá-Saúde sector to that of Gamboa, where approximately 40 million euros have already been invested.

- The conversions are aimed at the recuperation of old buildings with historical value, whose present use is inappropriate



ate or degrading, even, fitting them for new uses that are more suitable. They involve intricate political-institutional engineering with partnerships between the federal or state spheres, and national and international private investments. The first six include the warehouses of the Port Docks, of the group Touring-ESMAPA, from Warehouse 1, next to Praça Mauá, to Warehouse 6, which represents one third of the old docks. The rest, from Warehouses 7 to 18, will continue to be used for the cargo operations of the port. It is fundamental that we regain unrestricted public access to this first segment of the Port Docks, to allow the people to benefit freely from it. Of these warehouses, 5 and 6 already have new uses assigned to them for cultural activities: shows, expositions, book fairs, fashion shows. The engine for the revitalisation of this section of the docks must be a new maritime passenger terminal. In 1994, Rio received 11 thousand foreign maritime visitors; in 2003, more than one hundred thousand! The new terminal is the subject of negotiations with the Port of Genoa and is to be installed in warehouses 4 and 5; it will tend to become a pole of attraction that dynamises the renovation of the other warehouses for restaurants, cinemas, various entertainment activities, offices, and residential lofts.

The second major conversion is that of the building that formerly housed the National Printing Office, today occupied by the Superintendent of the Federal Police. The present use and configuration of the building make it a major obstacle. The building presents four enormous grey walls, 180 by 140 meters in size, closing off an entire city block to the passage of pedestrians in the heart of the area to be requalified. The construction, which the majority of persons would not consider attractive, has been classified by INEPAC as a historical memorial to the architecture of the Getúlio Vargas era. The council of this state body for the defence of the heritage did, however, show sensitivity in accepting the idea of the building's being revised with the addition of a modern office building at the rear, and the demolition of the pavilions that were built in the central patio without regard for the original project, to make way for a garden with a small lake. The new grouping will allow pedestrians to pass through, making the city block permeable. The remaining three wings of the classified building could be reserved for a university or a research institution, thus attracting a younger public. Other conversion projects include turning the "A Noite" building into a hotel and the Cibrazem warehouse into Cinema City, a complex of production studios and projection rooms. The first conversion project carried out in the area was that of the Pedro II Warehouse, in Barão de Teffé street, occupied by the NGO Citizenship Action. It is designed to be a large social

Municipal de Urbanismo-SMU, pode ser dividido em 3 grandes modalidades de projetos:

– Intervenções de infra-estrutura e urbanização dos espaços públicos. Ao todo 13 grande projetos nos moldes do Rio-Cidade, de reurbanização do espaço público e melhoria da infra-estrutura que atingem ruas, praças e perímetros nos 3 bairros da área portuária. Destaca-se o chamado Binário do Porto, uma via paralela ao cais e à Av. Rodrigues Alves, interligando toda a parte baixa da área portuária, hoje uma sucessão de enclaves isolados.

Está incluída uma ciclovia que liga o cais do porto à zona sul da cidade e o programa Favela-Bairro na única favela da área, a mais antiga da cidade no Morro da Providência. São projetos prontos para serem licitados estimados em, aproximadamente, cem milhões de euros. No componente mobilidade, ainda há 3 projetos em fase de elaboração, inclusive o de 6 linhas de tramway para o Centro, com uma servindo a área portuária. São obras que, com exceção da última, uma concessão à iniciativa privada, dependem diretamente da Prefeitura que busca financiar uma parte com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES.

– Projetos Especiais referem-se a equipamentos urbanos de grande porte. Estão em fase de construção: a Cidade do Samba, no antigo Pátio ferroviário da Estação Marítima, na Gamboa, o maior terreno da região, comprado pela Prefeitura em 2002; a Vila Olímpica, em parte do mesmo terreno, e o Centro de Convenções da Cidade Nova, ao lado do Prédio do Centro Administrativo São Sebastião-CASS onde fica a sede da Prefeitura, numa área externa, mas próxima, à portuária. O mais polêmico foi o do Museu Guggenheim Rio, no Pier Mauá, elaborado pelo arquiteto Jean Nouvel, vítima de um imbróglia político-judicial. Como resultado prático desse conflito, o pólo inicial da revitalização deslocou-se do setor Praça Mauá-Saúde para o da Gamboa, onde já foram investidos aproximadamente 40 milhões de euros.

– As reconversões visam à recuperação de prédios antigos, de valor histórico, cujo aproveitamento atual é inadequado ou, até mesmo, degradante, destinando-os a novos usos mais apropriados. Envolvem uma intrincada engenharia político – institucional com parcerias com as esferas federal ou estadual, investimentos privados, nacionais e internacionais. As seis primeiras englobam os armazéns do Cais do Porto, do conjunto Touring-ESMAPA-Armazém 1, junto à Praça Mauá, até o Armazém 6, o que representa um terço do velho cais. O resto, dos Armazéns 7 ao 18, continuará afeito à operação portuária de carga. É fundamental recuperar o acesso público irrestrito a esse primeiro segmento do Cais do Porto, permitindo que a população dele usufrua livremente. Dois desses armazéns, o 5 e 6 já têm novos usos consagrados, a atividades culturais: shows, exposições, feiras do livro, desfiles de moda. O carro chefe da revitalização nesse trecho do cais, deverá ser uma nova estação marítima de passageiros. Em 1994, o Rio recebeu 11 mil visitantes estrangeiros via marítima; em 2003, mais de cem mil! A nova estação, para a qual há negociações com o Porto de Gênova, a ser instalada nos armazéns 4 e 5, tende a tornar-se um pólo dinamizador para a recuperação dos demais armazéns, para restaurantes, cinemas, diversões variadas, escritórios e lofts.

centre and received the support of City Hall, Petrobras and private companies.

A serious situation that has not yet been politically resolved is that of the Polinter prison, where almost 1800 detainees are concentrated next to the Morro da Saúde, right in the heart of a highly residential area. The escapes, gunfights and armed release of prisoners are frequent and insecurity is on the increase. The building is a factor of degradation and inhibits the revitalisation of the surrounding areas. The City has proposed that the penitentiary and specialized enforcement services be transferred to the building formerly occupied by the *Jornal do Brasil*, on Av. Brasil, which is better situated strategically, both from the point of view of public safety as well as in urbanistic terms.

Increase in the Residential Use

There are economic hindrances, but principally, cultural ones that affect residency in the port area. The first residential group, a project by architect Demetre Anastasakis, was successfully inaugurated in 2002 at Morro da Saúde. The Rio Port Plan includes two large middle-class

residential projects: 8 buildings with 683 apartments with a living room and two bedrooms, 47 shops and 62 business offices, in Av. Rodrigues Alves, near Samba City, and 6 buildings with 464 apartments and spaces for ground floor shops in Av. Presidente Vargas, in front of the Centro Administrativo São Sebastião, head offices of City Hall, where more than 22 thousand public servants work every day. All of these buildings will have a variety of commerce on the ground floor, with shops facing the pavement. Both projects involve private-public sector partnerships. Following the line of these residential projects aimed at the middle class, the Municipal Secretariat for Housing has about ten projects termed “New Alternatives” to reform old pockets of slum housing (“cortiços”) for poorer inhabitants, as well as PAR (Residential Rent Programme) Projects, and PSH (Social Housing Programme) Projects, for the lower middle class and the poor, respectively, financed by the Caixa Econômica Federal and the Ministry for Cities.

It is important to carefully control the balance in the residency for the various

A segunda grande reconversão é a do antigo prédio da Imprensa Nacional, atualmente ocupado pela Superintendência da Polícia Federal. O prédio com seu uso e configuração atuais é um grande estorvo. Forma quatro grandes paredões cinzentos, de 180 por 140 metros, bloqueando um quarteirão inteiro à passagem de pedestres, no coração da área a ser recuperada. A construção, que a maior parte das pessoas não consideraria atraente, é tombada pelo INEPAC como memória histórica da arquitetura da era Getúlio Vargas. O conselho desse órgão estadual de defesa do patrimônio teve, no entanto, a sensibilidade de aceitar a idéia de sua releitura com o acréscimo de um edifício moderno de escritórios nos seus fundos, e a demolição dos galpões construídos irregularmente, em desacordo com o projeto original, no pátio central, dando lugar a um jardim com um pequeno lago. O novo conjunto permitirá a passagem de pedestres, permeabilizando o quarteirão. As três alas restantes do imóvel tombado poderão ser destinadas a uma universidade ou uma instituição de pesquisas, atraindo um público jovem. Outras reconversões projetadas são a do prédio A Noite, para hotel; o armazém da Cibrazem deverá abrigar a Cidade do Cinema, um complexo de estúdios de produção e salas de projeção. Uma primeira reconversão já realizada na área foi a do Armazém Pedro II, na rua Barão de Teffé, ocupado pela ONG Ação da Cidadania, destinado a um grande centro social que recebeu apoio da Prefeitura, Petrobras e empresas privadas.

Uma grave situação ainda não equacionada politicamente é da prisão da Polinter, onde se concentram quase 1800 detentos, junto ao Morro da Saúde, no coração de uma área com forte vocação residencial. As fugas, tiroteios e resgates armados de presos são freqüentes e a insegurança cresce. O prédio é um fator de degradação e um inibidor da revitalização do perímetro ao redor. A Proposta da Prefeitura é a mudança do presídio e das delegacias

especializadas para o antigo prédio do Jornal do Brasil, na Av Brasil, melhor situado estrategicamente, tanto do ponto de vista de segurança, quanto urbanístico.

Invremento do uso residencial

Há inibições econômicas, mas sobretudo, culturais em relação à moradia na área portuária. Um primeiro conjunto residencial, projetado pelo arquiteto Demetre Anastasakis, foi inaugurado, com sucesso, em 2002, no Morro da Saúde. O Plano Porto do Rio contém dois grandes projetos residenciais de classe média: 8 prédios com 683 aptos de sala, dois quartos, 47 lojas e 62 salas comerciais, na Av. Rodrigues Alves, próximo à Cidade do Samba e 6 prédios com 464 apartamentos e espaços para lojas no térreo, na Av. Presidente Vargas, defronte ao Centro Administrativo São Sebastião, sede da Prefeitura, onde trabalham diariamente cerca de 22 mil servidores. Todos esses prédios residenciais terão comércio variado no andar térreo, com lojas voltadas para a calçada. Ambos os projetos envolvem parcerias público-privadas. Na seqüência desses projetos residenciais voltados para a classe média, há cerca de dez projetos “Novas Alternativas” da Secretaria Municipal de Habitação, de reforma de antigos cortiços, para moradores pobres e projetos PAR-Programa de Arrendamento Residencial e PSH-Programa Social de Habitação, para baixa classe média e pobres, respectivamente, financiados pela Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades.

É importante dosar cuidadosamente o equilíbrio entre residência para as diversas faixas de renda. Convém iniciar com projetos residenciais de classe média, de bom porte, para criar condições de mercado de trabalho para a absorção da população de baixa renda, melhorando, num primeiro momento, as condições daquela já residente na área portuária para, em seguida, atrair, de forma gradual, novos moradores pobres para empreendimentos de porte pequeno e médio, evitando os grandes conjuntos residenciais hoje vulneráveis ao controle do tráfico de drogas. Para estimular o uso residencial no Centro, é preciso desenvolver um comércio local vinculado ao uso residencial (padarias, mercearias, videotecas, delicatessen, etc...) estender os horários de funcionamento dos restaurantes, dispor de mais cinemas, bares e equipamentos culturais, melhorar a qualidade do policiamento, da iluminação e da coleta do lixo. Isso depende da ampliação do número de residentes, e a conseqüente ampliação do mercado de bens e serviços e sua subseqüente pressão política pela melhoria dos serviços públicos.

Um fato recente, auspicioso, foi a melhoria das condições de parceria entre a Prefeitura e o Governo federal, a partir de 2003, com a criação do Grupo de Trabalho federal para a revitalização da área portuária, agrupando pela primeira vez, o conjunto de entes federais direta ou indiretamente envolvidos. O diálogo entre os muitos sonhos, desejos e opiniões, a mediação sincera de interesses políticos e econômicos, por vezes conflitantes, é indispensável para fazer da revitalização um processo de engrandecimento humano, não apenas um planejamento técnico seguido de obras. Mas para ser vitoriosa a revitalização, a área portuária não pode prescindir de um ingrediente subjetivo porém essencial: a paixão pelo Rio de Janeiro. Fazer sonhar, mobilizar vontades, organizar desejos, são sempre os primeiros passos da aventura urbana.

rent levels. It is best to begin with good-sized residential projects for the middle class to create conditions for the labour market to absorb the low income population, improving in the first place the conditions of those already residing in the port area, and then, gradually attracting new dwellers of the lower class for enterprises in the small- to medium-size range, avoiding the large residential neighbourhoods which today are vulnerable to being controlled by drug trafficking. To stimulate the residential use of the Centre, it is necessary to develop local commerce linked to residential use (bakeries, grocer's, video clubs, delicatessens, etc...), extending the business hours of the restaurants, making more cinemas, bars and cultural installations available, improving the quality of the police protection, public lighting, and rubbish collection. This depends on the increase in the number of residents and the subsequent increase in the market for goods and services, and then on the subsequent political pressure for the improvement of public services.

Auspiciously, a recent fact was the

improvement in the terms of partnership between the City Hall and the federal government starting in 2003, with the creation of the federal Workgroup for the revitalisation of the port area, bringing together for the first time a set of federal bodies that are directly or indirectly involved. This dialogue involving the many dreams, desires and opinions, the sincere mediation of political and economic interests, conflicting at times, is indispensable to making the revitalisation process one of human aggrandisement, not just a technical plan followed by works. But for the revitalisation to be successful, the port area cannot renounce a subjective, yet essential, ingredient: a passion for Rio de Janeiro. To make others dream, to mobilise the will of others, to organise their desires – these are always the first steps of an urban adventure.

Empreendimento residencial na zona portuária

Residential complex in the port area

