

REQUALIFICAÇÃO E REVITALIZAÇÃO: UMA ANÁLISE ENTRE CIDADES PORTUÁRIAS NA AMÉRICA DO SUL

Morgana Marchioro¹; Alcindo Neckel²;

1 morganamarchioro@hotmail.com

2 Imed. alcindo.neckel@imed.edu.br

1 INTRODUÇÃO

A finalidade deste trabalho é identificar as políticas públicas adotadas em dois projetos de "requalificação" das áreas portuárias na América do Sul, bem como discernir suas diferenças e semelhanças. As análises irão ocorrer nas áreas de Puerto Madero em Buenos Aires, na Argentina e o Projeto Estação das Docas em Belém, no Brasil.

2 METODOLOGIA

Com base na análise sistemática de dados presentes na literatura, são exploradas áreas da América do Sul que apresentam diferentes perspectivas quanto a revitalização e requalificação em cidades portuárias.

Por volta de 1930, estendendo-se ao longo do século XX, iniciou-se a polêmica com relação a área do antigo porto de Buenos Aires, inúmeros projetos para essa área foram apresentados pelo fato de sua favorecida localização na cidade, encontrando-se a 200 metros da Casa Rosada. No início do século XX, com a redução gradativa do antigo porto, surgiram novas instalações portuárias situadas a norte e ficando designado como Porto Novo, e com isso o antigo porto passa a ser um espaço de encontro público para os habitantes que se encontram na área central (LIEMUR, 2004: 63).

Com o passar dos anos o cenário de abandono é intensificado. Com a grande crise econômica no início dos anos 80, o espaço passou a ser indicado como método capaz de instigar o desenvolvimento da região, e na década seguinte, viabilizada pela política neoliberal do qual referencial é baseado nas concepções de requalificação europeia, criando assim, a Corporación Antiguo Madero em 1989. Segundo Liemur, a origem da corporação propiciou "destravar os múltiplos conflitos de interesses que impediam todo tipo de ação, e o que deu à operação a agilidade sem a qual, ao menos

no contexto da Argentina, sua colocação em prática não seria possível” (LIEMUR, 2004: 64).

O projeto Programa de Reabilitação da Avenida de Mayo [PRAM], que foi proposto, contou com o apoio de empreendedores e investidores internacionais, o que gerou incômodo entre arquitetos argentinos, por sua exclusão no andamento do processo, repreendendo fervorosamente o “projeto catalão” (GARAY, 2001: 3).

Por meio de constantes críticas, o município intermediou com a Sociedade de Arquitetos a efetivação de um concurso de ideias, e que, os integrantes das três melhores propostas se uniriam na composição de um plano comum, tornando-se, segundo Liemur, em um plano “híbrido cujo resultado final não poderia ser muito mais do que medíocre”. Assim, a sociedade consentiria que se alegassem como território protegido nos antigos galpões, sendo exceto a área do concurso, o que possibilitava, o começo de suas comercializações (LIEMUR, 2004: 65).

A concepção do projeto incluía uma área grande de 130ha de solo e 40ha de água, fragmentada em quatro diques, com amplo potencial de centralidade, ao qual o plano precisava adicionar pela inclusão dos usos residenciais e terciários. Era indispensável a “definição de um sistema de acessibilidade potente para integrar coerentemente o espaço do Porto Madero ao sistema estrutural de Buenos Aires”. (BORJA; CASTELLS, 1997: 274).

Tabela 01: Objetivos do plano (Plan Maestro)

1. Intervenção no espaço urbano da área deteriorada;
2. Reordenamento – restabelecer seu caráter urbano adequando a carência da área central com seu valor simbólico;
3. Permitir a instalação do terciário, comércio, cultura, serviços e da habitação, enfatizando o primeiro, da qual solicitação tem se apresentado crescente nos últimos anos;
4. Recuperação da frente do rio da Prata – novo vínculo da cidade com o rio;
5. Consolidação de um novo padrão de centro capaz de proporcionar a modernização da capital ao integrar novas funções centrais essenciais em um futuro momentâneo;
6. Regeneração da Costanera como parte estrutural do sistema verde urbano – recuperação ecológica;
7. Revitalização dos galpões históricos;
8. Nova proposta de zona residencial – a dimensão da área concedida o desdobramento de uma zona residencial de densidade média, que acatava a demanda de moradias de maior dimensão e importante qualidade ambiental;

- | |
|---|
| 9. Método de acessibilidade próprio – determinação de duas grandes aberturas de acesso ao norte e ao sul do porto (ligação regional) e por meio dos diques (relação com a malha da cidade). |
|---|

Fonte: BUSQUETS, 1990 apud BORJA; CASTELLS, 1997: 274-279. Adaptado.

Esses propósitos se realizariam por meio de execuções de escala controlada, acompanhado o “modelo requalificar”, e seguindo um sistema de imagem global que seja capaz de se desenvolver por pedaços, possibilitando que a ampla escala se conceba com certa independência para que a progresso possa ampliar seu próprio planejamento, na obrigação de que este se articule com a estrutura geral do setor (BORJA; CASTELLS, 1997: 278).

O resultado, foi uma deslumbrante intervenção, porém defeituosa no momento em que se usufruiu o ponto mais fácil, no qual existia galpões do tipo inglês do século XIX para implementar restaurantes de luxo e alguns escritórios, e o restante foi desprotegido. (BORJA, 2001: 83).

O porto de Belém teve seu pico com a comercialização de borracha no fim do século XVIII e, hoje em dia, não é mais encontrado entre os maiores portos do país, pois a manufatura de minério de Carajás é escoada por meio do porto do Maranhão. Dessa forma, a evolução da atividade portuária de escassa expressividade não se transformou em um impedimento para a projeto de revitalização da faixa de cais (CDC, 2019).

Desta forma, o desempenho na área de Belém enfrentou pouca dificuldade em sua viabilização. A proposta, conhecida como Estação das Docas, foi executado sem a cooperação do município, pelo governo do estado do Pará, com a participação da secretaria estadual de cultura elaborada pelo arquiteto Paulo Chaves Fernandes, responsável pelas últimas realizações executadas na cidade, dentre elas, a restauração de edificações históricas, no projeto Feliz Lusitânia – premiado na Quinta Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, em 2003 (PROJETO DESIGN, 2005).

O projeto se centralizou na recuperação dos galpões e na urbanização das áreas livres, onde a área construída da proposta representa a apenas 28% da área total. O programa incorporou galerias comerciais, espaços culturais e de lazer. Em seguida da realização do projeto, foi criada a empresa Pará 2000 (associação de

direito privado, de interesse coletivo, sem fins lucrativos e destinada à produção de cultura, turismo, lazer e serviços), supervisora do projeto (PROJETO DESIGN, 2005).

Todavia os valores recebidos com os aluguéis das áreas representam apenas 50% dos valores utilizados com a manutenção do empreendimento, o restante permanece a cargo do governo estadual. Ainda assim, a realização dessa vivência serve de alicerce para outras cidades brasileiras, visto que mostra que é possível concretizar as atividades em um projeto exequível, de escala real. Restando agora, acompanhar a consequência dessas ações, da mesma maneira que as futuras ações a serem executadas na Estação das Docas (PROJETO DESIGN, 2005).

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O *Puerto Madero* conta com a modificação do modelo diante uma realidade periférica, e a criação de uma empresa articuladora do processo de aprimoramento urbano. A empresa, a Corporação Antigo Porto Madero, contando com o apoio de consultores internacionais, concebeu a primeira proposta de intervenção, que foi julgada, constituindo a divulgação de um concurso de idéias. Contudo, o projeto realizado por diversos profissionais, não conseguindo transpassar a fragmentação para um plano global, auxiliado pela venda dos galpões. Isso não pode ser apresentado como uma falha, mas sim, estratégia de colaboradores circundando o setor privado, e segmentando os projetos para adapta-los à escala dos empreendedores privados.

Agora, na experiência de Belém, as técnicas foram realizadas na elaboração do projeto da Estação das Docas, expondo um caso real de utilização do modelo no cenário nacional. O projeto foi estruturado e executado pelo governo estadual sem a cooperação municipal, onde a decisão tem sido considerada pelos municípios.

4 CONCLUSÕES

Com a permanente reutilização do “modelo requalificar”, foi possível analisar suas fragilidades. Nos dois casos é possível perceber a presença do processo de gentrificação e a centralização de investimentos públicos para as áreas mais favorecidas. A implantação da cidade e a política urbana esperada, se trata da destinação de investimentos públicos em áreas estratégicas, beneficiando grupos

empresariais privados que tiram proveito para benefício próprio e ainda conseguem isenção fiscal.

Segundo Arantes, ao excedermos essas atuações estratégicas à realidade suburbana, é recomendado ter consciência das desigualdades estruturais entre as sociedades: capitalismo periférico e capitalismo originário (ARANTES, 2000). Por isso, é necessário olhar cuidadosamente para a área de interação porto/cidade, projeto seguinte sendo ele, planejado para a política urbana santista atual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

BORJA, Jordi; CASTELLS. **Local y global: la gestión de las ciudades em la era de la información**. Madri: United Nations for Human Sttlements, Taurus/Pensamiento, 1997.

_____. Urbanização e centralidade. In: ALMEIDA, M. A. R. **O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. São Paulo: Ed. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BUSQUETS, Joan. **Plan. Estratégico de Antiguo Puerto Madero**. Buenos Aires: Consultores Europeus Associados/ Ajuntament de Barcelona/ Municipalidad de Buenos Aires, 1990.

CDC, **Secretaria de Portos – SEP COMPANHIA DOCAS DO PARÁ** Autoridade Portuária. Disponível em: < <https://www.cdp.com.br/> > Acesso em: 14 de abr. 2019
GARAY, Alfredo M. Puerto Madero, a montagem de uma intervenção urbana. Urbs, n. 21, abril/ maio, 2001.

LIEMUR, Jorge Francisco. **Buenos Aires e seu rio: De porto de barro ao bairro globalizado**. Arquitectos, n. 053.03, 2004. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos.asp>>

PROJETO DESIGN, **Entrevista com Paulo Chaves Fernandes**. Disponível em:
<<http://www.arcoweb.com.br/projetodesign/entrevista/paulo-chaves-fernandes-como-nao-22-03-2005>>.n.301, março de 2005. Acesso em: 13 de abr. 2019