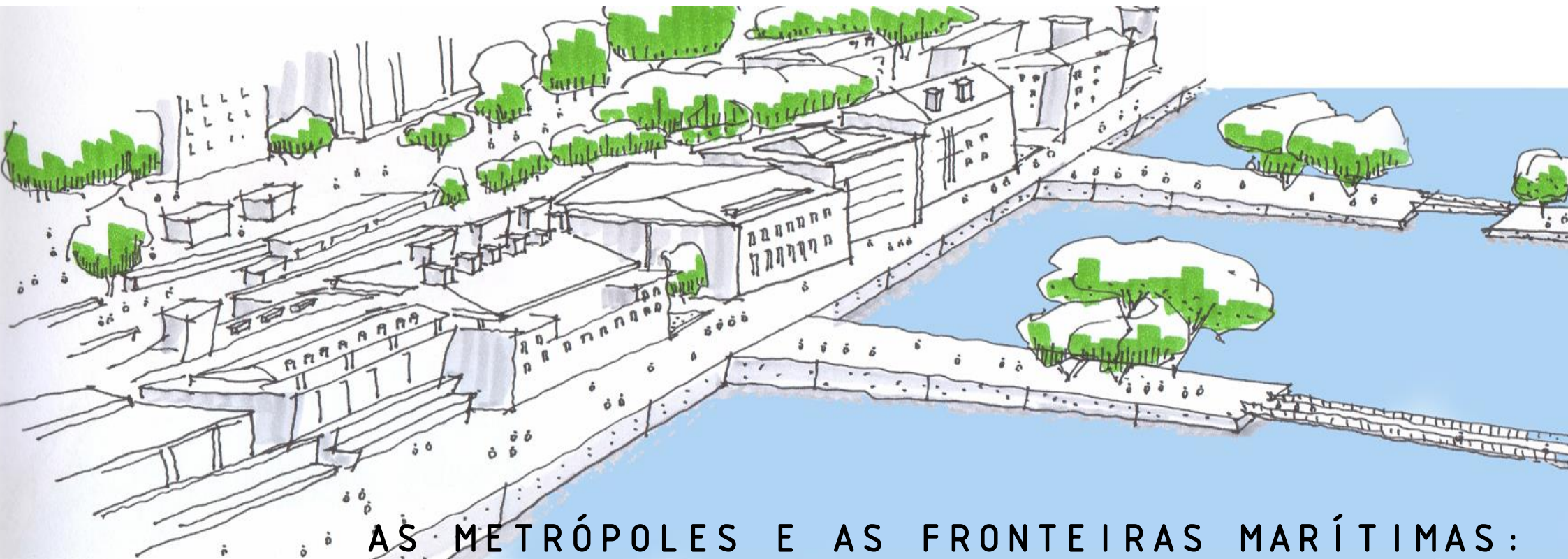


UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

CARLOS ANDRÉS HERNÁNDEZ ARRIAGADA



AS METRÓPOLES E AS FRONTEIRAS MARÍTIMAS:  
análise das cidades de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro.

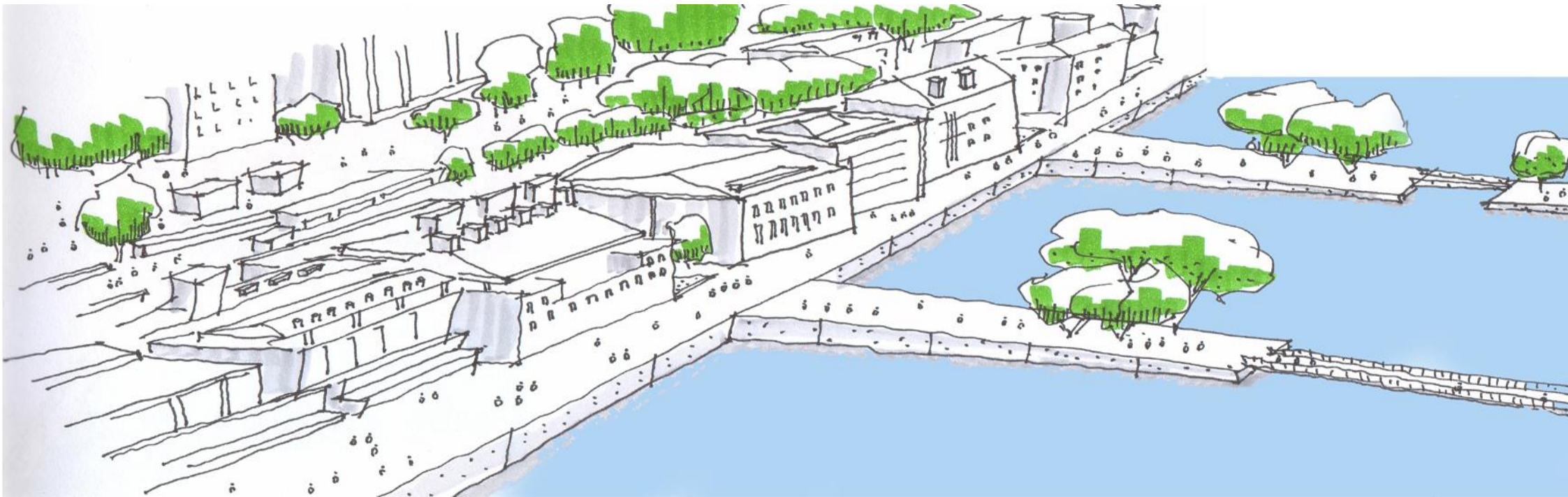
ORIENTADOR: CARLOS LEITE

São Paulo  
2004

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

CARLOS ANDRÉS HERNÁNDEZ ARRIAGADA



AS METRÓPOLES E AS FRONTEIRAS MARÍTIMAS:  
análise das cidades de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro.

ORIENTADOR: CARLOS LEITE

São Paulo

2004

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés

As Metrópoles e as Fronteiras Marítimas: análise das cidades de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro / Carlos Andrés Hernández Arriagada. – São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2004.

286f.;[il] 30 cm

Dissertação (mestrado) – Universidade Presbiteriana Mackenzie. Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, BR – SP, 2003. Orientador: [Leite, Carlos]

1. Fronteira Marítima. 2. Intervenções Portuárias. 3. Revitalização Urbana. I.  
Orientador: [Leite, Carlos]

CARLOS ANDRÉS HERNÁNDEZ ARRIAGADA

AS METRÓPOLES E AS FRONTEIRAS  
MARÍTIMAS :

análise das cidades de  
Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro

Dissertação apresentada ao Programa de  
Pós-Graduação em Arquitetura e  
Urbanismo da Universidade  
Presbiteriana Mackenzie para obtenção  
do título de Mestre em Arquitetura e  
Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Leite

São Paulo  
2004



CARLOS ANDRÉS HERNÁNDEZ ARRIAGADA

**AS METRÓPOLES E AS FRONTEIRAS MARÍTIMAS:**  
análise das cidades de Buenos Aires, Montevidéu e Rio de Janeiro

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Carlos Leite

Universidade Presbiteriana Mackenzie

---

Prof. Dr. Carlos Guilherme Mota

Universidade Presbiteriana Mackenzie

---

Prof. Dr. Miguel Alves Pereira

Universidade de São Paulo

A minha mãe e a meu pai, pelo constante amor nos momentos difíceis. Sem o sacrifício deles, jamais conseguiria ser arquiteto.

As minhas queridas irmãs, por serem às melhores amigas, sempre presentes com árduas reflexões.

Esta pesquisa somente foi possível graças ao esforço de cada um.

A Aline O. M. Rodrigues,  
pelo amor e pela poesia que nos une,  
mostrando-me que a vida é uma  
constante que apenas através de um  
belo sorriso é possível de ser seguida.

A memória do amigo Guilherme César Battaglini.  
Sua vida, através da música, soará  
constantemente em nossos corações.



## AGRADECIMENTOS

A Deus, por jamais me abandonar nos momentos mais difíceis no transcorrer da minha caminhada.

Aos meus avós.

Aos meus tios e primos, apesar das distâncias que nos separam.

Ao Prof. Dr. José Geraldo Simões Jr. por acreditar e me dar a possibilidade de desenvolver esta pesquisa.

Ao professor e amigo Carlos Leite, pela paciência em me mostrar o melhor caminho da arquitetura, sem jamais deixar de incentivar a paixão que está envolvida neste trabalho.

Ao professor e amigo Roberto Righi pelo apoio ao longo desta pesquisa, por acreditar no desenvolvimento da dissertação, me mostrando as possibilidades de pesquisa dentro do ensino acadêmico.

Ao amigo e professor Miguel Alves Pereira por sempre incentivar e crer na minha produção intelectual.

Ao amigo e professor Jon Andoni Maitrejean Vergareche por me mostrar o caminho inicial da arquitetura.

Ao amigo Arnaldo Battaglini, pela arte que há na minha formação.

Ao amigo Franco Neira Vianello, pelas constantes esperanças que me proporciona.

Aos professores amigos da Universidade Mackenzie e Usp pelas ponderações oportunas ao longo destes dois anos.

Aos professores e amigos Luis Guilherme Castro, Angélica Alvin, Volia Kato e Eunice Abascal por me mostrarem os fundamentos do ensino na arquitetura e urbanismo.

Aos professores da Pós-Graduação por instigarem e ajudarem a complementar a minha formação crítica na arquitetura.

Aos funcionários do Mackenzie que contribuíram com tempo e paciência pela complementação desta dissertação, em especial aos amigos, Marcos Aleksander, Renata Zoraide dos S. Araújo, Josué Souza de Lacerda, Paola Damato, Ana Lucia Gomes de Moraes e Valdenice Muniz dos Santos

Ao amigo Daniel Candia pelas batalhas de opiniões e questionamentos culturais que nos aproximaram.

Aos amigos, Lino, Monalisa, João, Luna e Tôla pelo apoio incondicional nos momentos difíceis.

A Universidade Presbiteriana Mackenzie, por contribuir para o meu desenvolvimento quanto arquiteto e pessoa.

A todos que de alguma forma contribuíram para esta dissertação.

*"Olho as pequenas ondas de um novo dia no Atlântico.  
O navio deixa de cada lado da proa um risco branco,  
azul e enraivecido de águas, espumas e abismos  
agitados.  
São as portas do oceano que tremem.  
Sobre elas voam diminutos peixes voadores de prata e  
transparência.  
Volto do exílio.  
Olho longamente as águas. Sobre elas navego até  
outras águas: as ondas atormentadas da minha pátria.  
O céu de um longo dia cobre todo o oceano.  
A noite chegará e com sua sombra esconderá uma vez  
mais o grande palácio verde do mistério".*

( P a b l o N e r u d a )

## RESUMO

As transformações recentes das metrópoles levou durante as últimas décadas, à requalificação dos portos devido a sua degradação urbana. Esse processo deu-se, dentre outras coisas através dos avanços tecnológicos originados nas estruturas portuárias. A adaptação aos padrões atuais existentes proporcionou o surgimento de novas malhas urbanas adaptadas aos centros urbanos nascendo junto às regiões litorâneas de diversas metrópoles. Desta maneira é perceptível a transformação das cidades latino-americanas e as sua ligação com a fronteira marítima; esta articulação entre os diversos territórios e as áreas portuárias das metrópoles de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro tem permitido a integração sócio-espacial entre as áreas reurbanizadas dos centros históricos e os portos na região do cone sul.

Palavras-chave: Fronteira Marítima; Intervenções Portuárias; Requalificação Urbana; Projetos Urbanos



## ABSTRACT

The period of transformations of the metropolises subsidized during the last decades to the requalification of the ports due its degradation. This process was given through the originated advances technologies in the ports structures. The adaptation to the existing standards provided the sprouting of new urban meshes adapted to the urban centers being born together to the coastal regions of several metropolises. In this way the transformation of American-Latin cities and the linkings with the maritime border, this joint between the ports areas of the metropolises of Buenos Aires, Montevideu and Rio de Janeiro have allowed to the integration space patner between again urbanized areas of the historical centers and the ports of the region of the south cone.

Key- Words: Marine Border; Ports- Interventions; Urban Requalifications; Urban projects

## SUMÁRIO

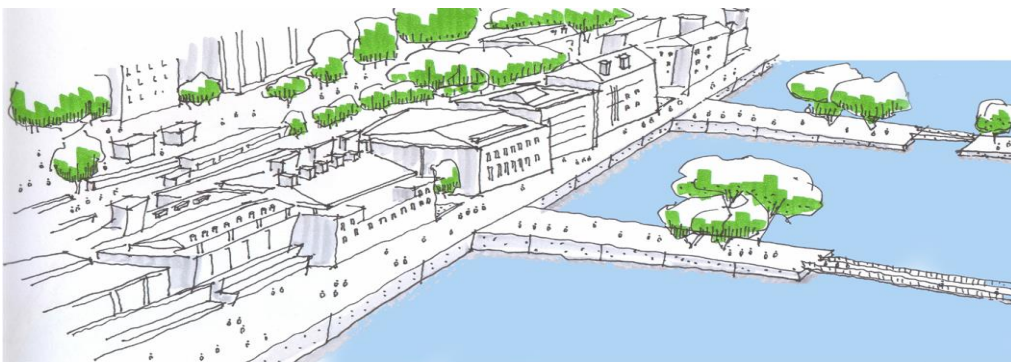
<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
1.1	Tema e Justificativa	16
1.2	Objetivos	20
1.3	Metodologia	23
1.4	Referenciais Teóricos	26
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>PREÂMBULO. A CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO LATINO AMERICANO.....</b>	<b>28</b>
2.1	A construção do território latino-americano	29
2.2	A Transposição Marítima Das Cidades Ibéricas	32
2.3	<i>Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población Y Pacificación de Las Indias</i>	35
2.4	Descobrimientos nos Séculos XV –XVI	36
2.5	As Fortificações	37
2.6	A Construção da Identidade Cultural	40
2.7	A Destruição das Culturas Locais	47
2.8	A Construção dos Centros Históricos na América Do Sul	51
2.9	A Cidade de Cuzco	59
	Notas	64

<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>PANORAMA: ARQUITETURA E CIDADE NO CONE SUL.....</b>	<b>69</b>
	3.1 Origens e Influências	70
	3.2 Modernidade e Identidade Nacional	74
	3.3 As Cidades e o Mar	79
	Notas	97
<b>CAPÍTULO 4</b>	<b>O PROBLEMA. A RELAÇÃO CIDADE-ÁGUAS NO CONE SUL.....</b>	<b>99</b>
	4.1 Contexto	100
	4.2 Decadência	106
	4.3 Processos de Reconversão	111
	4.4 O resgate urbano das áreas portuárias	119
	4.5 Os portos sul-americanos	123
	Notas	133
<b>CAPÍTULO 5</b>	<b>– INTERVENÇÕES URBANAS NAS ÁREAS PORTUÁRIAS DE BUENOS AIRES, MONTEVIDÉU E</b>	
	<b>RIO DE JANEIRO.....</b>	<b>137</b>
	05.1 Contexto	138
	05.2 BUENOS AIRES: Contexto histórico	142
	05.3 Planos Urbanos de Buenos Aires	150
	05.4 Plano Estratégico de Puerto Madero	152
	05.5 “Cooperación Antíguo Puerto Madero”	154

05.6	Plano Mestre de Buenos Aires	156
05.7	A Transformação Urbana	160
05.8	Análise Crítica	168
05.9	RIO DE JANEIRO: Contexto histórico	173
05.10	O século de luz	179
05.11	Plano Estratégico Rio de Janeiro	186
05.12	“Elementos Catalisadores” e “City Marketing”	196
05.12.1	Museu Guggenheim	204
05.12.2	Cidade da Música	213
05.13	Análise Crítica	216
05.14	MONTEVIDÉU: Contexto histórico	223
05.15	Os Planos Urbanos	229
05.16	Quinze anos de transformação	232
05.17	Plano Diretor Territorial	236
05.18	Baía de Montevideú	243
05.19	Análise Crítica	255
	Notas	258
<b>CAPÍTULO 6 – CONCLUSÕES.....</b>		<b>267</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>		<b>277</b>



# INTRODUÇÃO



01.1 Tema e Justificativa	16
01.2 Objetivos	20
01.3 Metodologia	23
01.4 Referenciais Teóricos	26

*"O Rio, Lugar de mapas mentais e paisagens reais".*  
Alberto Varas (2001)

## 01.1 TEMA E JUSTIFICATIVA

Este trabalho tem como objetivo principal resgatar elementos da construção e das características dos espaços urbanos nas cidades latino-americanas influenciadas por condicionantes históricos e sociais, que a partir do período de colonização impuseram os moldes das atuais cidades, abordando de forma evidente as transformações ocorridas após a década de 1970, a partir da qual ocorre a promoção do desenvolvimento das metrópoles sul americanas e suas transformações.

O trabalho aborda como aspectos da construção do território de três cidades específicas, Buenos Aires (Argentina), Rio de Janeiro (Brasil) e Montevideú (Uruguai), devido à preocupação de se compreender a formação dos centros históricos e a sua relação com as fronteiras marítimas.

As relações existentes nas transformações dos centros urbanos tais como a economia local relacionada ao desenvolvimento das estruturas desenvolvidas, e os investimentos culturais e habitacionais, têm proporcionado aspectos peculiares nestes centros urbanos.

Estas intervenções passam pela elaboração de projetos-piloto que dão origem ao crescimento dos investimentos nacionais. Esta abordagem permite realçar os aspectos importantes que destacam a cultura e as identidades locais, permitindo repensar as diversas intervenções e os tipos de sociedades que se formam como resultantes diretos das transformações morfológicas das metrópoles.

Assim, procura-se estudar os projetos arquitetônicos que assumem um peso significativo decorrente da crítica local e que mostram ter um reflexo importante na produção arquitetônica e intelectual, não apenas dos pensadores latino-americanos, mas proporcionando características específicas às cidades do cone sul, propostas pela dissertação.

As experiências de escala costeira e as relações com as fronteiras marítimas na Baía de Buenos Aires, do Rio de Janeiro e Montevideu, proporcionaram a identificação de projetos que retratam a formação do território e da identidade local através das análises de elementos originados a partir das raízes arquitetônicas originadas no período da colonização européia.



O grande eixo reflexivo para a contextualização do trabalho, se origina a partir da identificação da relação existente entre as diversas arquiteturas urbanas e as águas.

Aspecto este que proporcionou uma determinada ocupação espacial frente à realidade geográfica do continente, caracterizando a ocupação das cidades da América Latina, como por exemplo, as mononucleadas e polinucleadas.

Porém, esta realidade que se apóia em outras identidades culturais, não reflete o meio físico das cidades latino-americanas. Logo, para que se possam identificar elementos que se contrapõem a esta afirmação, é necessário identificar os padrões urbanos e arquitetônicos originados nas metrópoles sul-americanas.

O panorama histórico referido nesta pesquisa identifica metrópoles que se organizaram a partir das dinâmicas existentes em seus centros e de suas sociedades, que deram origem a linguagens arquitetônicas especificamente relacionadas à suas realidades.

A presença constante dessas linguagens arquitetônicas motivou o reconhecimento de espaços que se identificam como produções latino-americanas, como por exemplo, a adaptação do modelo espanhol e português à topografia do continente, permitindo

a formação de espaços com diversidade cultural, porém, muito semelhantes na construção e organização, influenciado pelo desenvolvimento da exploração agrícola, mineral e marítima.

O estudo proporciona a investigação dos elementos estruturais das cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideu e a contextualização das suas transformações, levando em conta aspectos como: a composição das formas arquitetônicas com características locais; os eixos e fluxos que originam as peculiaridades dos percursos frente as suas morfologias físicas, geográficas, etc.

Através da comparação das soluções, possibilitando a interpretação das intervenções atuais, não tendo a preocupação de serem integrados as necessidades sociais e culturais frente as características históricas que compuseram a paisagem das cidades estudadas.

A vinculação entre as análises dos projetos e as produções acadêmicas ocorrerá no sentido de se compreender com maior clareza a metodologia adotada e seus reflexos na qualificação dos espaços urbanos produzidos nos diferentes casos estudados.

## 01.2 OBJETIVOS

A preocupação em escrever este trabalho decorre do fato de se perceber a história das cidades do nosso continente como uma das epopéias apenas parcialmente contadas, devido à grande quantidade de aspectos que se originaram ao longo destes séculos. Esta pesquisa se apóia na construção das cidades. Trata-se de compreender as associações originadas a partir das cidades construídas pelo urbanismo espanhol e português, os quais proporcionaram aspectos peculiares entre os espaços urbanos e os tipos de morfologias geográficas que instigaram a diversidade na construção das metrópoles.

O processo investigativo tem como objetivo a análise comparativa das realidades, condicionantes culturais e arquitetônicas das cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideú, explicando as funções e as características que originaram os espaços urbanos e suas inter-relações com as áreas portuárias.

Este estudo está voltado para a identificação do desenvolvimento das cidades latino-americanas através das características arquitetônicas que as compõe. Esta pesquisa é

colocada com o intuito de proporcionar uma afirmação sobre as características projetuais diversificadas que produzem os espaços urbanos e arquitetônicos frente às condicionantes físico-geográficas que promovem a recuperação dos centros urbanos.

Este aspecto que ao longo do século XX foi abordado por diversos pensadores, será ao longo deste trabalho, referência básica para a compreensão de determinados questionamentos levantados:

- Quais os aspectos históricos das culturas latino-americanas que propiciaram as diversas características do urbanismo contemporâneo das metrópoles de, Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideú?
- Qual a relação existente entre o tipo de ocupação originada pela colonização e a relação desta com o mar?
- Como se articulam, na atualidade, os centros urbanos dessas cidades, tendo como realidade as fronteiras marítimas que em determinado momento histórico serviram de chegada para a exploração do continente?
- Qual o sentido de latinidade, que leva à produção de diversificadas identidades arquitetônicas, nas cidades da América Latina?

Possibilita-se desta maneira, trazer para o meio acadêmico, uma vertente de discussão voltada à investigação dos valores culturais e arquitetônicos das realidades latino-americanas.

Surge, a partir da conceituação inicial o seguinte questionamento:

- Por que não focalizar elementos, que possibilitem a formulação de conceitos espaciais próprios, a serem empregados no desenvolvimento de metrópoles latino-americanas?

A possibilidade de se explorar realidades da nossa América Latina é tão rica quanto aquelas que transformaram o mundo europeu ou norte-americano. Decorre, no entanto, na formação sul-americana, as possibilidades de se identificar tendências que há muito deixaram ou que ainda não foram exploradas.

Objetiva-se deste modo, não apenas responder às indagações acadêmicas, mas orientar a leitura e a análise das diversas culturas existentes nas cidades estudadas, neste contexto específico.

### 01.3 METODOLOGIA

A abordagem tem como base, investigar as transformações das cidades, tendo como análise as visões propostas pelos autores Alberto Varas, Enrique Browne, Francisco Bullrich, José Enrique Hardoy, Jorge Mario Jáuregui, Jordi Borja, Roberto Segre, Milton Santos, Ramón Gutierrez, Carlos Guilherme Motta e Vicente Del Rio.

O desenvolvimento da pesquisa deu-se em duas etapas. A primeira se concentrou no estudo histórico das cidades latino-americanas selecionadas devido a sua relação entre o tipo de ocupação e a sua ligação com as áreas marítimas; esta análise se dá a partir da compilação bibliográfica, cujas abordagens retratam a construção do território latino-americano.

A segunda etapa está ligada diretamente à comparação das intervenções urbanas ocorridas nas cidades escolhidas, Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro, tendo como finalidade obter conclusões que possibilitem a compreensão dos questionamentos levantados pela pesquisa.

Durante a elaboração do projeto, foram avaliados os tipos de ocupação territorial, as formas de colonização, as influências

espaciais e geográficas, as adversidades locais, tais como sociedades locais, cidades pré-existentes e a relação entre as áreas costeiras e as ocupações dos centros urbanos.

Nestas cidades latino-americanas, a identificação de semelhanças originadas a partir da elaboração espacial destas metrópoles e que ao longo do tempo sofreram transformações estruturais significativas em seus centros urbanos, devido às transformações de suas orlas marítimas.

A preocupação de se compreender o processo investigativo através de uma metodologia comparativa, permitiu dividir estruturalmente o trabalho em cinco capítulos que proporcionam a comparação das metrópoles através dos seguintes aspectos:

- **A Formação Geral do Território.**

As funções e as características que originaram os espaços urbanos das cidades latino-americanas, focando o estudo nas áreas de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevidéu;

- **A Evolução Particular dos Três Centros Urbanos.**

Identificar as semelhanças que se originaram a partir da conceituação inicial e que proporcionou modificações estruturais nos centros das referidas cidades;

- **Análise e Identificação dos Modelos Locais das Três Metrópoles.**

Identificar as tipologias; morfologia urbana e arquitetônica própria dos espaços urbanos existentes nas áreas de intervenção e as influências originadas a partir dos moldes europeus, tais como o movimento moderno.

- **Transformações Recentes nos Três Centros Urbanos.**

Analisar o processo de transformação histórica dos espaços frente às sociedades atuais, através de uma crítica reflexiva sobre o processo de construção das cidades.

- **Intervenções Urbanas e Arquitetônicas Contemporâneas.**

O processo resultante das análises comparativas dos centros urbanos e os caminhos propostos para a recuperação de outros centros nas cidades latino-americanas.



## 01.4 REFERENCIAIS TEÓRICOS

O levantamento teórico desta pesquisa consiste na revisão da bibliografia produzida a partir da década de 1970, cuja abordagem histórica se baseia nas transformações sociais, culturais e arquitetônicas do continente latino-americano. O trabalho está apoiado na conceituação histórica que parte da colonização do continente, tendo como base o autor **Donald Marquard Dozer** (1966), o qual proporcionou a base inicial para o desenvolvimento do trabalho através da análise de sua obra, "América Latina, Uma Perspectiva Histórica". O trabalho também se baseia na produção literária do arquiteto **Roberto Segre**, "América Latina Fim de Milênio, Raízes e Perspectivas de sua Arquitetura" (1991) e "Defender la mar y la tierra (2001)", além de **Ramón Gutiérrez**, "Arquitectura y Urbanismo em Iberoamerica" (1997), *Arquitetura Latino-Americana - Textos para reflexão e polêmica* (1989), "Arquitetura Latinoamericana em el Siglo XX" (1996), *Centros Históricos - América Latina - Testimonios de uma Identidade Cultural* (1990); **Milton Santos**, "Ensaio sobre Urbanização Latino-Americana", (1982).

O conjunto do trabalho é complementado pelas obras produzidas pelos autores, **Leonardo Benévolo, Enrique Browne, Yves Bruand, Carlos Eduardo Comas e Francisco Bulrich, Jorge Enrique Hardoy e Carlos Guilherme Motta.**

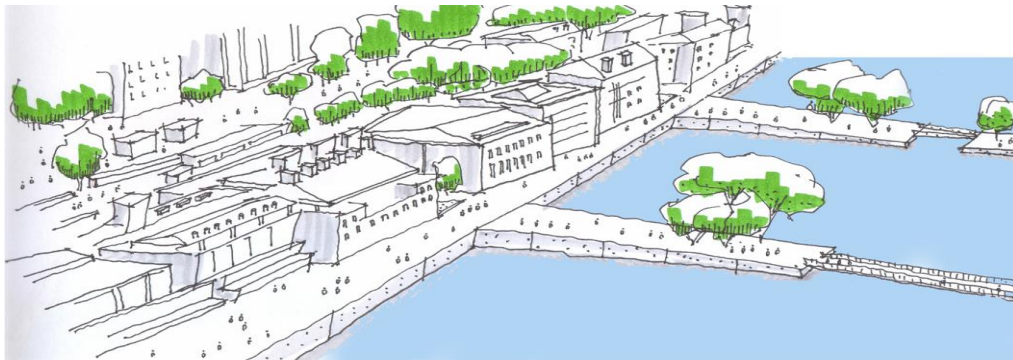
A análise comparativa dos dados se dá a partir da identificação dos elementos construtivos das paisagens urbanas e a sua ligação com as fronteiras marítimas, sendo focadas as cidades do cone sul, Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro.

Esta abordagem permitiu identificar e comparar peculiaridades entre os centros urbanos das cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideu devido a sua ligação e formação histórica adjacente ao mar.

As análises passam pelo comparativo histórico entre a colonização espanhola e portuguesa e pela diversidade cultural que influenciou o surgimento de projetos arquitetônicos e urbanos diversificados, em seus centros urbanos em decorrência da formação geográfica e administrativa.

As análises das transformações urbanísticas recentes e os processos de requalificação urbana tiveram como referência, textos de: **Vicente Del Rio, Jordi Borja, Manuel Castells, Carlos Leite, Oriol Bohigas e Juan Busquets.**

## 2.0 PREÂMBULO: A CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO LATINO AMERICANO.



02.1 A construção do Território	29
02.2 A Transposição Marítima Das Cidades Ibéricas	32
02.3 <i>Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población Y Pacificación de Las Indias</i>	35
02.4 Descubrimientos nos Séculos XV -XVI	36
02.5 As Fortificações	37
02.6 A Construção da Identidade Cultural	40
02.7 A Destruição das Culturas Locais	47
02.8 A Construção dos Centros Históricos na América Do Sul	51
02.9 A Cidade de Cuzco	59
Notas	64

## 02.1 A CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO

### A INFLUÊNCIA MOURA NA PENÍNSULA IBÉRICA.

O processo de construção da cidade latino-americana antecede os dias ilustres de Rodrigo Dias de Vivar, isto porque o período em que “El Cid” luta pela libertação do último reduto mouro na península Ibérica no ano de 1492 na província de Granada, os mil anos de domínio mourisco já estavam arraigados nas tradições e nas construções das cidades do reino da Espanha.

Portanto a construção do território latino americano parte do período mourisco em que a arquitetura e os traçados das cidades elaboradas na península Ibérica são reflexos no novo continente que marcarão a paisagem, as malhas e a arquitetura até os dias de hoje.

A expulsão moura da península Ibérica trouxe aos espanhóis novas formas de urbanização, tais aspectos estão presentes na constituição de dois elementos básicos das cidades:

“A linha reta e a ortogonalidade, que associadas, conduzem a um modelo urbano marcado por ruas que se cruzam a 90°,



(Fig. 2.1) - A cidade de Damasco no séc VIII, um dos primeiros moldes da ocupação espanhola. Repetindo-se em longa escala no continente sul americano. Fonte: Benévolo, Leonardo (2000).



(Fig. 2.2) - A cidade de Palermo com o seu traçado espanhol demonstra a mescla com as características islâmicas. Fonte: Benévolo, Leonardo (2000).

constituindo uma estrutura viária em grelha de aspecto retangular ou quadrado”<sup>1</sup>.

As primeiras cidades em território espanhol são do período da expansão Romana, período que se estende até o ano de 478 d.C, as cidades de Zaragoza e Leon constituíram as primeiras quadriculas do território espanhol, assim como a cidade de Constantinopla, constituiu a última de características romanas. Dentro do molde islâmico, que em determinados momentos, como os espanhóis na América, apropriou-se de cidades pré-existentes, podemos citar a cidade de Damasco que teve suas bases helenísticas, associadas aos traçados da nova cidade por volta do ano de 660 d.C (Fig. 2.1). Este aspecto serve para realçar a forma de ocupação que séculos mais tarde os espanhóis aplicarão na cidade de Cusco, no Peru.

No caso da cidade de Damasco, podemos apontar características que se repetirão não apenas nas cidades islâmicas, mas nas espanholas e nas cidades do novo continente a partir de 1492. O traçado de grandes eixos que incorporam os amplos pátios, tanto das mesquitas mouras quanto nas praças catalãs.

Percebe-se a preocupação em se incorporar os vazios, “pátios centrais” que inicialmente estão presentes um a um nas



(Fig. 2.3) - Residências e pátios de Sevilha, demonstrando as características das construções espanhola. Fonte: Benévolo, Leonardo(2000).



(Fig. 2.4) - Residências e pátios em Cuzco. Fonte: Benévolo, Leonardo (2000).

residências mouriscas, como nas cidades de Isfhan na Índia ou na antiga cidade de Palermo (Fig. 2.2), ou Trípoli ou nos Bairros de Sevilha na Espanha (Fig. 2.3), enquanto séculos mais tarde, esta característica formará os miolos de quadra e a composição de conjuntos de residências, assim podemos perceber em Barcelona, em Madrid, em Havana, em Santiago do Chile e em outras cidades do mundo Ocidental (Fig. 2.4), que apresentam nas suas malhas urbanas a composição das “manzanas” como elementos resultantes da colonização das cidades.

A qualidade e as características urbanas deste período não estão ligadas por suas morfologias (aspecto referente a transposição inicial dos moldes espanhóis no período da colonização, como as fortificações e os vazios centrais das quadras), isto é, enquanto o conjunto urbano islâmico é compacto como um único organismo, a cidade espanhola é desmembrada, mas ambas são compostas por traçados e aspectos arquitetônicos que as ligam através de soluções técnicas e urbanas presentes na sua história até os dias de hoje<sup>2</sup>.

## 02.2 A Transposição Marítima das Cidades Ibéricas

“Las fortificaciones llevadas a cabo por la Corona española en sus territorios ultramarinos es el mayor conjunto defensivo realizado unitariamente hasta la fecha”<sup>3</sup>

A procura e o desenvolvimento das expedições marítimas no velho mundo têm como geratriz a procura pelos caminhos à Índia no século XV, realçada pela evolução das técnicas de navegação.

Modernos equipamentos da época, como o astrolábio e a bússola adquirem potencial técnico maior com a evolução das caravelas, o antigo modelo de velas duplo é substituído pelo modelo de quatro velas. Ressalva importante por se tratar do primeiro molde da cidade no novo continente.

Os avanços tecnológicos desse período são seguidos pelos modelos administrativo fiscal e territorial, elaborados pelos reis Fernando e Isabel da Espanha, quando do período de união dos reinos de Castela e Aragão no século XV.

Este aspecto une-se à consagração católica do reino espanhol no século XVI, que passa a ser considerado um exemplo a

ser seguido nos países europeus, como Portugal, França e Inglaterra.

Podem-se apresentar como leis normativas que surgem nos períodos da colonização como reflexos empregados no descobrimento do novo continente.

Tais aspectos não apenas influenciaram a construção do território, mas deram início às primeiras segregações humanas e às primeiras normativas urbanas.

O descobrimento do novo continente no ano de 1492 e a instalação dos primeiros entrepostos exploratórios nas baías da América Central entre 1492 e 1504 na região do mar das Antilhas, Cuba e República Dominicana, originou o processo de direitos exploratórios das novas terras e a divisão do continente entre as nações de Portugal e Espanha<sup>4</sup>.

A repartição do mundo se origina a partir da divisão do mundo pela promulgação da bula Intercoetera estipulada pelo Papa Leão X.

Desta maneira estipulava-se no ano de 1494 o Tratado de Tordesilhas que dividia o mundo através de uma linha imaginária que coincidia com o meridiano que passa a 370 léguas do ocidente das Ilhas do Cabo Verde.



Esta demarcação permitiu a administração e a exploração do novo território pelas nações Ibéricas. Não apenas permitiu a implantação do modelo espanhol, mas também garantiu a aplicação das capitânicas hereditárias nas terras pertencentes a Portugal. Modelo empregado com sucesso na Ilha da Madeira.

É necessário apontar que a divisão deste novo mundo contribuiu para a transformação das novas sociedades, não apenas pela destruição dos povos existentes no continente, Maias, Incas, Guaranis, Quéchuas, Caribus, entre outros. Vale ressaltar que os únicos indígenas não colonizados pelos espanhóis foram os Araucanos, localizados no Altiplano do Rio Mapocho, no Chile. Este fato obrigou os espanhóis a empregar a colonização, através de torções nas regiões ao sul do continente<sup>5</sup>.

Este parêntese permite apontar que não apenas as sociedades locais foram influenciadas, mas também a européia, pois através de decreto, Fernando da Espanha no ano do descobrimento proíbe a presença de Judeus e Mouros nas terras pertencentes à Coroa Espanhola, a menos que se convertessem ao cristianismo.

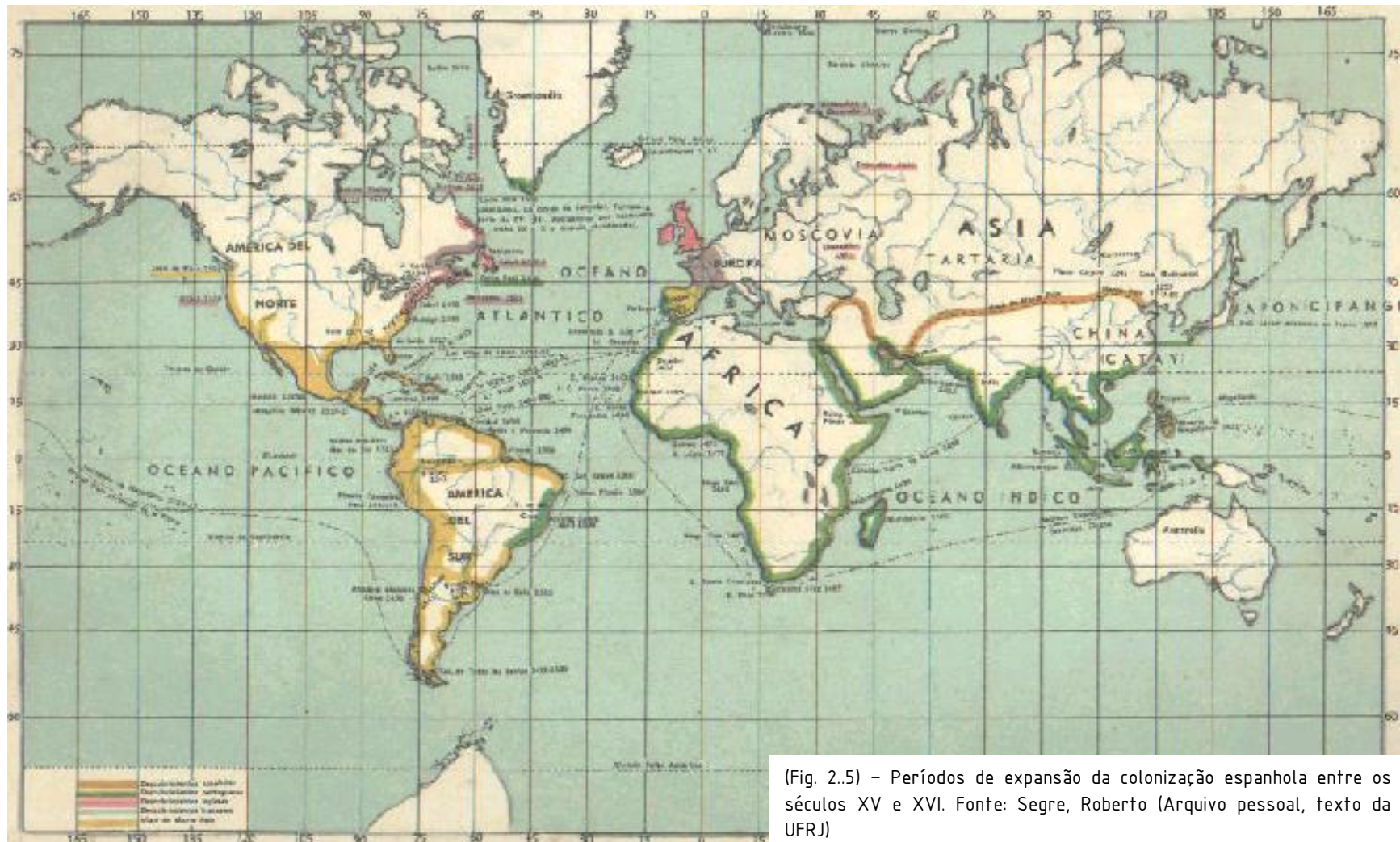
### 02.3 “Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población y Pacificación de Las Indias”

A partir de 1573, surgem as primeiras ordenanças urbanísticas, baseadas em tratados originados durante os períodos iniciais da colonização, como as normativas de Pedrarias D’Ávila em 1526 no governo de Carlos I, ou, por exemplo, as normativas empregadas por Hernán Cortés em 1525 intitulada de “Ordenanzas para Lãs Villas de Natividad de Nuestra Señora y Truxillo”. Para a Complementação deste panorama, podemos também apontar as do vice-rei Pedro La Gasca em 1549 denominadas de “Ordenanzas para La Ciudad de Arequipa”, entre outras<sup>6</sup>. Estas normativas precedem as instauradas no ano de 1573 por Felipe II, estabelecendo as primeiras normas urbanas, denominadas,

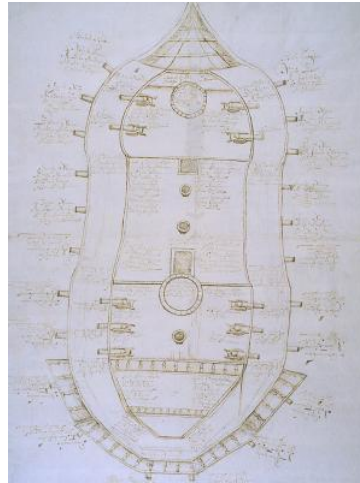
*“Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población y Pacificación de Las Indias”* <sup>7/8</sup>.

## 02.4 Descobrimentos nos séculos XV - XVI

Escala: 1: 185.000.000 Fonte: Atlas Encarta 2000 -Microsoft



(Fig. 2.5) – Períodos de expansão da colonização espanhola entre os séculos XV e XVI. Fonte: Segre, Roberto (Arquivo pessoal, texto da UFRJ)



(Fig. 2.6) e (Fig. 2.7). Navio espanhol de 112 canhões do século XVIII, defesa dinâmica. Interpretações de técnicas e desenhos que se acoplaram às experiências realizadas nas cidades do novo continente<sup>9</sup>.

## 02.5 Fortificações

A transformação da urbanização das cidades se dá em pleno período em que são traduzidos, o Tratado de Vitruvius e as técnicas de desenhos, elaboradas pelo Renascimento europeu, no período de regência do rei Filipe II da Espanha. Estas contribuíram para que os planejadores espanhóis elaborassem a organização espacial de suas cidades e a construção de suas fortificações que



(Fig. 2.8) - Cartagena de las Indias (Colômbia), fundada no ano de 1533. Fonte: Segre, Roberto (Arquivo pessoal, texto da UFRJ)

A necessidade pela transposição dos mares e pela defesa do novo território, que durante o período de colonização fora inúmeras vezes tomados de assalto por piratas, corsários e bucaneiros, levaram a Coroa Espanhola a elaborar um sistema de defesa denominado de *"doble sistema de defensa"*.

Este sistema contava com a organização e proteção da cidade não apenas pelas vias terrestres, mas também marítima. Isto é, se organizaram a partir de:

**Defesas dinâmicas** - estavam incorporadas às frotas, como fortificações de cidades móveis que estavam organizadas de maneira funcional (Fig. 2.6).

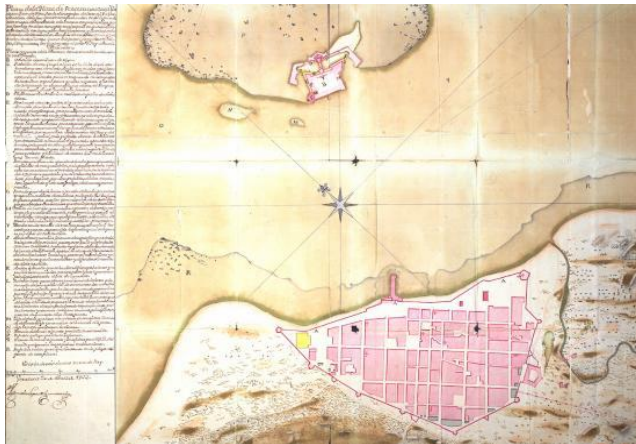




Fig. 2.9) - Cartagena de las Índias (Colômbia), em 1594 já fortificada.

Devido a sua localização, a influencia topográfica e climatológica fora prejudicial para se desenvolver.

Fonte: Segre, Roberto (Arquivo pessoal, texto da UFRJ)



(Fig. 2.10) - Praça de Veracruz (México), em 1763.

Fonte: Segre, Roberto (Arquivo pessoal, texto da UFRJ).

O auge das embarcações se dá no reinado de Felipe V da Espanha, que proporciona a substituição dos antigos galeões de formas pesadas por modelos melhor elaborados, como o navio espanhol de 112 canhões do século XVIII (Fig. 2.7).

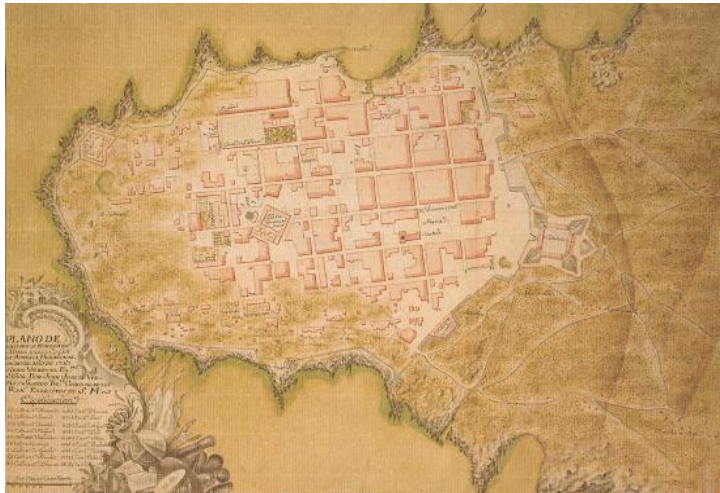
**Defesas Estáticas** - o segundo tipo de defesa se organizou no continente, são originadas a partir da fortificação dos portos que resultaram na elaboração, e construção das cidades fortificadas.

As primeiras fortificações datam do período inicial do descobrimento, como a Cartagena das Índias (Fig. 2.8) e (Fig. 2.9).., em 1533, localizada na atual Colômbia, se tornou, nos anos seguintes, uma das cidades estratégicas de maior importância, por estar posicionada em uma baía protegida e com conexões no seu interior.

Vera Cruz (Fig. 2.10) e (Fig. 2.11), localizada no atual México, fundada no ano de 1519 por Hernán Cortés, no golfo do México, proporcionou um dos primeiros traçados regulares de ruas, "manzanas" ao redor de uma praça central. A composição estratégica com o castelo de San Juan de Ulloa ocorre no ano de 1763. Foi o ponto de partida e chegada dos galeões às Índias, localizados de maneira estratégica na costa mexicana.



(Fig. 2.11) - Vista aérea de Veracruz (México), século XIX.  
Fonte: Segre, Roberto (Arquivo pessoal, texto da UFRJ)



(Fig. 2.12) - Montevideú em 1783, fundada tardiamente em 1726, sendo o último entreposto militar no continente sul americano da coroa espanhola. Fonte: Segre, Roberto (Arquivo pessoal, texto da UFRJ)

Pode-se também apontar a cidade de “Santiago Del Nuevo Estremo”, no ano de 1535 por Pedro de Almagro, atual capital do Chile. A importância de citar esta cidade decorre tanto do ponto de vista cultural, por nomear a nova cidade com a devoção fervorosa pelo padroeiro da Espanha, São Tiago, que proporcionou o alicerce da íntima conjunção com a fé cristã, após a expulsão dos mouros da península Ibérica. Tal nome se utilizara para fundar também as cidades de Santiago de Cuba e Santiago Del Estero, na atual Argentina, por exemplo.

Mas, esta é uma das últimas cidades a serem fundadas nos moldes de cidade fortificada ao sul do altiplano andino, decorre que a resistência dos índios araucanos, provenientes do vale do Mapocho, ao longo do Maule, localizados no atual território chileno, não permitiu a implantação de novas cidades, em virtude de sua resistência à colonização espanhola.

Este fato levou a coroa espanhola a aplicar um modelo não convencional de implantação de cidade, não mais o conjunto de fortificações e de vilarejos baseados nos tratados urbanos, por serem constantemente arrasados pelos indígenas.

A forma de colonização se deu através da construção de torres (torriones), que simbolizavam a fundação das novas

ciudades, como sendo um entreposto militar. Desta maneira podemos apontar as cidades de Concepción, Valdívia, Osorno, Temuco, entre outras que se estenderam até o século XVIII<sup>10</sup>.

Podem-se tomar como outros exemplos as fortificações De Puerto Rico, no ano de 1783, Santo Domingo em 1778, La Habana, em 1746, e a tardia Montevidéu, no ano de 1783 (Fig. 2.12), foram elaboradas de maneira estratégica para conter as ameaças do crescente território Brasileiro, empregaram o modelo convencional de quadricula, por não existir a resistência indígena local.

## 02.6 A CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE CULTURAL

O aspecto abordado inicialmente para se compreender a construção do território Latino-Americano, está ligada à formação da identidade cultural, isto é, são as atribuições culturais originadas a partir das miscigenações iniciadas entre os séculos XVI, XVII e XVIII.

Poderia se tomar como ponto de partida o significado etimológico, que está implícito na palavra identidade, advinda do latim *identitas*, que tem como significado "o mesmo".

Quer dizer que esta qualidade de ser idêntica ou como descrita na matemática, *“equação literal em que a igualdade é satisfeita para quaisquer valores das incógnitas”*, isto é necessário que se percebam diferenças para que possamos entender as igualdades existentes nas metrópoles<sup>11</sup>.

Se abordado o aspecto antropológico, será perceptível que a idéia de identidade, está definida como aquilo que diz respeito a todos e pertence a todos, volta-se a ponto de partida e se percebe que o valor de ser “o mesmo” está implícito no reconhecimento dos valores através do tempo.

Estes valores são perceptíveis na América Latina através da continuidade de testemunhos históricos que estão enraizados nas tradições locais e que pela influência não apenas ibérica, decorrente da colonização, quanto à francesa, em consequência dos valores de Liberdade, Igualdade e Fraternidade, têm contribuído para delinear as transformações das sociedades.

A identificação da “Identidade”, não pode ser vista de maneira nostálgica, decorrente da evasividade do passado. Deve-se compreendê-la através de condicionantes que possibilitem recuperar aspectos do passado para se poder evidenciar um possível futuro<sup>12</sup>.



Para tanto se deve perceber que não existe apenas uma única América Latina, mas várias, que resultam de suas diversidades populacionais, culturais, econômicas, físicas e geográficas. Como exemplo podemos apontar os diversificados fatores regionais que apontam infinitas diversidades, como as vastas áreas do nordeste brasileiro com suas secas e inundações periódicas, o seu desemprego e a sua miséria humana, ou as vastas e inabitadas áreas salitreiras ao sul da Bolívia, que emergem e servem como uma fonte de sobrevivência através de uma economia paralela e escravocrata<sup>13</sup>.

Poder-se-ia ter também como exemplo as condições climáticas advindas da baixa pluviosidade do deserto do Atacama ao norte do Chile, mas o que se pode claramente apontar é a influência que estes aspectos regionais originam na diversidade racial e cultural.

Estas diversidades apontam os questionamento que têm instigado autores, como os já citados, as reflexões que tratam de compreender o que nos torna latino-americanos. Quais as características que nos fazem absorver as peculiaridades de determinadas localidades?

O que estes podem ter em comum com as realidades européias? O que os difere dos aspectos anglo-saxão?

O que diferencia a América Latina são os moldes que originam a sua história, isto é, as relações existentes entre o “Velho Mundo” e o “Novo Mundo” são mais presentes do que aquelas que construíram o território Norte Americano. E evidente que a sua história não pode ser narrada sem que tenhamos como referência o Direito Romano, o Renascimento, o enciclopedismo, o racionalismo, o romantismo, o liberalismo, o catolicismo, o socialismo, o cubismo e os ideais do movimento moderno.

Estas influências no continente estão enraizadas e presentes no cotidiano, através dos laços lingüísticos e das características culturais da tradição hispânica. A influência desta tradição também é perceptível nos aspectos religiosos, isto porque a América Latina comporta a maior quantidade de Católicos Apostólicos Romanos do Hemisfério Ocidental.

Este parêntese é para que seja possível traçar um paralelo entre a relação existente do Estado e Igreja em quase todos os vinte países que formam o bloco latino do continente americano a muitas outras nações do mundo europeu, como a Inglaterra e a Suécia.

A influência do processo de colonização imposta pela Espanha e por Portugal, não está presente apenas nos moldes religiosos, na língua ou nos nomes das localidades presentes no continente, mas está fortemente arraigada nas construções e habitações cobertas com telhas, pelas catedrais que elevam suas torres nas praças centrais de todas as capitais, pelos festivais carnavales e corridas de touros, pelas maneiras estilizadas da “sociedade”, como na chilena e na Argentina e pelas técnicas burocráticas oficiais.

Pode-se apontar como exemplo a retratação da sociedade espanhola realizada no ano de 1513 pelo historiador italiano Francesco Guicciardini. Esta análise é colocada como sendo potencialmente perceptível ainda nos dias de hoje no continente latino.

Quando se refere aos espanhóis o historiador os descreve,

“ São orgulhosos por natureza e pensam não haver nada que se compare com a sua... Não gostam de estrangeiros e são descorteses com eles. São mais belicosos, talvez, do que qualquer outra nação cristã; ágeis, rápidos e peritos no manejo das armas; fazem ponto de honra em preferir a morte a submeter-se à vergonha... Todos os espanhóis desdenham o comércio, que consideram degradante, dão-se ares de fidalgos

e preferem ser soldados ou (antes do tempo de Fernando) salteadores de estrada a fazerem-se mercadores ou exercer qualquer ocupação semelhante... Os espanhóis são amigos da ostentação, vestem belas roupas e montam vistosos cavalos, mas em suas casas levam uma existência miserável, difícil de acreditar...Aparentam ser muito religiosos, mas não o são realmente”<sup>14</sup>.

Assim podemos afirmar que a identidade é o aspecto que se firma não só na personificação da sociedade, mas que se identifica como um documento da história. A arquitetura é o documento vivo do processo de formação da cidade, que trata de ser abordado pela dissertação.

A obra arquitetônica é o testemunho sedimentário das formas de vida do homem. A partir desses fatores é possível identificar a continuidade de valores e símbolos que estão agregados à atual metrópole latina. Decorrente da identificação da metrópole ibérica que foi transportada no território Latino Americano, no começo da colonização, para que nos dias de hoje ainda apresenta resquícios de outrora, como os nomes de determinadas repartições do governo e principalmente no “*status*” tradicionalmente subordinado das mulheres.

Salientar a influência Francesa na formação da identidade,( a missão francesa de 1816), não está presente na construção de grandes territórios, mas em pequenas nações na região das Caraíbas, como em Martinica, Guadalupe e Guiana Francesa que marcaram a colonização durante o século XVI. A principal influência cultural deu-se no Haiti que se mantém com a língua Francesa<sup>15</sup>.

A influência francesa é sentida de maneira sutil na América Latina não apenas através dos livros copiados ao estilo parisiense, mas a tradição e ideários revolucionários estão presentes nas elites dirigentes tradicionais, sendo estes os elementos de impulsão das forças sociais e dos movimentos em massas que surgiram a partir do século XVII.

Esta preocupação em se compreender a panorâmica do continente é perceptível da mesma maneira em autores de língua espanhola, como Jorge Enrique Hardoy, Roberto Segre, Richard Morse, Ramón Gutierrez, entre tantos outros.

Apesar disto, é necessário afirmar que os traços presentes nos dias de hoje na diversidade cultural, como nas danças afro-brasileiras, nas esculturas de deuses em Arequipa, ou nos mercados de prata de Potossí, possuem como denominadores

comuns a miscigenação e a sobreposição de valores culturais, advindos do conquistador europeu.

Para identificar este aspecto no nosso continente, podemos tomar como exemplo os grandes impérios existentes nos séculos XVI, o Maia na península do Yucatã, atual México e a destruição do Império Inca, no altiplano andino, atual Peru, presentes no período de colonização.

Toma-se como exemplo a sobreposição dos valores e da cultura, os aspectos que englobaram a cidade de Cuzco, a qual teve seu primeiro projeto urbano no ano de 1850.

## 02.7 A DESTRUIÇÃO DAS CULTURAS LOCAIS

“Existem nessa ilha montanhas, vales e prados, e belas e gordas terras para plantar e semear, para criar gado de toda sorte, para cidades e vilas. Os portos são tais que Vossa Mercê não me daria crédito a menos que os visse, assim como os muitos e largos rios de água doce, a maioria contendo ouro... O gentio todo anda nu como suas mães os puseram ao mundo, com exceção de algumas mulheres que cobrem uma única parte do corpo com uma folha verde ou com um pano de algodão feito para esse fim. Não tem ferro, nem aço, nem armas, nem são

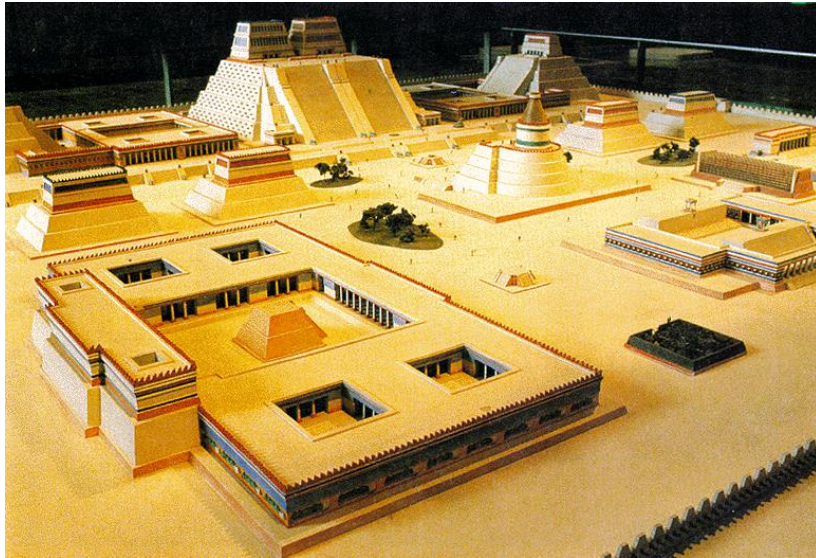
aptos para tais coisas, não porque não sejam bem proporcionados e belos, mas porque são extraordinariamente timoratos... São tão inocentes e liberais com o que possuem que Vossa Mercê não acreditaria sem vê-lo”<sup>16</sup>.

Assim descreveu Cristóvão Colombo no ano de 1492 ao narrar sua viagem ao tesoureiro do Reino de Aragão, Luís de Santagel. Iniciava-se neste momento o processo de imposição dos valores europeus às civilizações locais.

Este processo deu-se pela motivação dos conquistadores se creditarem salvadores espirituais da América; desta forma acreditavam levar consigo a redenção das almas em suas próprias caravelas.

De certa forma se percebe que a imposição religiosa na América foi uma cruzada que deu continuidade contra o crescente muçulmano.

“O fervor religioso dos conquistadores espanhóis que penetraram pelas terras da América adentro não se distinguia do seu fervor nacional, e o seu fervor nacional não se distinguia do seu fervor religioso. Eram, simultaneamente, os agentes de um estado missionário e de uma igreja imperial. Essa combinação de poder militar e de zelo espiritual fazia da Espanha uma irresistível potência conquistadora”<sup>17</sup>.



(Fig. 2.13) - Vista aérea de Tenochtitlan por volta de 1500. Tão cosmopolita quanto os centros urbanos europeus no século XVIII. Fonte: Museu de Arqueologia do México, Enciclopédia Encarta 2000 Enciclopédia Encarta 2000



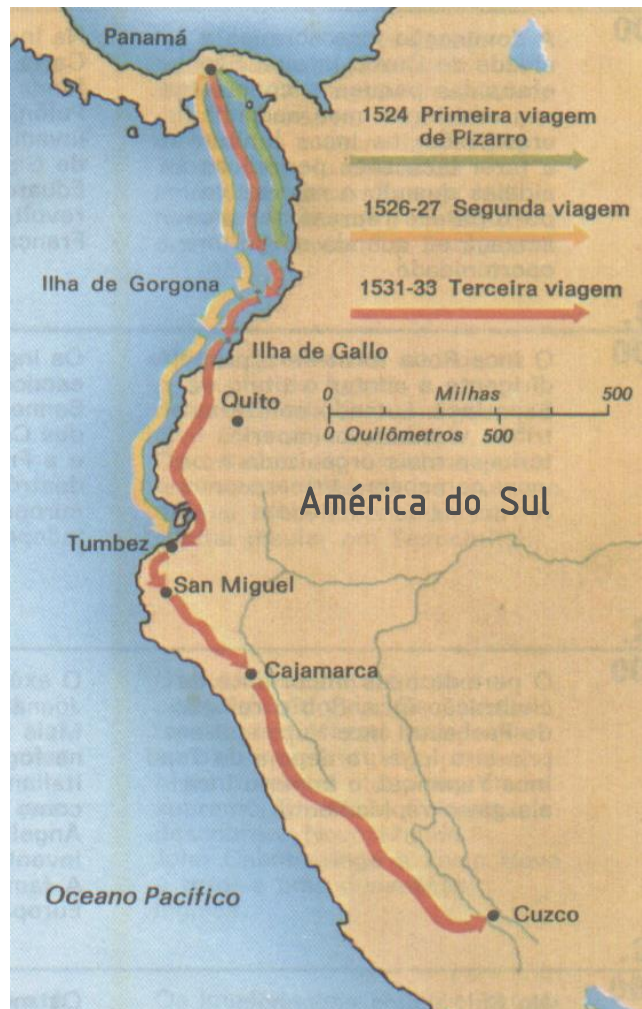
(Fig. 2.14) - Centro religioso de Tenochtitlan por volta de 1500, o tecido urbano desta metrópole já estava consolidado. Fonte: Museu de Arqueologia do México, Enciclopédia Encarta 2000 CD ROM.

Com este fervor, Francisco Pizarro, Hernán Cortez, Pedro de Alvarado, Diego Almagro, Pedro de Valdívia, homens da academia espanhola, nata do saber do século XVI e XVII da coroa, que entre outros, impuseram através do seu prestígio social e cultural a exploração do ouro e a destruição das culturas das novas terras.

Em diversos estágios de evolução se encontravam as civilizações ou assentamentos humanos no continente latino americano, os quais oscilavam entre, o período paleolítico ou aqueles de civilizações que desenvolviam as ciências, matemáticas e construções arquitetônicas (Fig. 2.13). As três únicas civilizações neste estágio de evolução foram a civilização Maia já decadente quando iniciada a colonização européia, os Astecas, localizados na península do Yucatã, assim como os primeiros, no atual México, tiveram a sua cultura destruída no ano de 1521.

Império que teve na cidade de Tenochtitlan (Fig. 2.14), o conglomerado urbano de maior importância da América, fora destruída por Hernán Cortés com intuito de estabelecer a cidade do México como um dos centros urbanos espanhóis de maior importância para o período de colonização, em decorrência de sua localização estratégica e das riquezas naturais que a abasteciam. O processo de destruição aniquilou um período de cinco séculos de





(Fig. 2.15) – As três viagens de Pizarro até a descoberta do Império Inca em 1530, demonstrando um período de duas décadas de destruição cultural. Fonte: Enciclopédia Encarta 2000, CD ROM.

civilização e tecnologias, não no aspecto militar, mas no aspecto científico e humano. O império Asteca contou com uma estrutura social que culminou com a morte do Imperador Montezuma II, regente no período da destruição da civilização. Fora uma civilização que contou com 80 mil pessoas, arquitetura de escolas, templos, bibliotecas e quadras esportivas<sup>18</sup>.

O modelo da cidade Asteca foi apropriada por estar composta geometricamente e administrativamente de maneira eficaz. Estradas, templos e subúrbios compuseram cidades que serviram como base à primeira cidade espanhola em continente americano, concebida por Alonso Garcia Bravo, que conhecia os princípios vitruvianos<sup>19</sup>. O segundo maior centro civilizatório foi descoberto no ano de 1530 por Francisco Pizarro (Fig. 2.15), no intuito de descobrir a veracidade sobre terras riquíssimas ao sul do continente e após duas tentativas frustradas, desembarcou na costa do Peru com uma força de 200 homens, encontrou uma civilização em guerra e dividida pela cobiça do poder entre os irmãos Huáscar e Atahualpa. Este foi o início da destruição do império Inca<sup>20</sup>.

## 02.8 A COSTRUÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS NA AMÉRICA DO SUL

A origem das grandes metrópoles na América Latina, não está na sua totalidade ligada às cidades coloniais, cujos valores históricos deram origem aos atuais centros históricos<sup>21</sup>.

Mas, existe um parêntesis que nos permite apontar as cidades de Buenos Aires, Santiago do Chile, Montevideú, Lima e Rio de Janeiro como núcleos históricos que se desenvolveram além de suas raízes originais. Isto é, as constantes transformações arquitetônica e urbana concentraram as mudanças sociais e culturais ao longo dos séculos.

É necessário que se perceba que ao longo da colonização existiram entrepostos comerciais, postos alfandegários e sedes de vice-reinos que proporcionaram a determinadas cidades aspectos que nos dias de hoje são redutos turísticos, patrimônios culturais ou esquecidas ruínas originadas a partir do abandono de suas capitais comerciais.

Pode-se citar com este aspecto as cidades de Quito, Cuzco, Arequipa, Sucre, Potosi, Valparaiso e Salvador, por exemplo. A complexidade de se entender a importância de um centro histórico

está ligada às dinâmicas originadas a partir de sua importância histórica, a localização e as intervenções que originaram transformações ao longo da colonização.

Portanto existe a possibilidade de se apontar um centro histórico como uma metrópole que absorveu os desejos da colonização espanhola ou como o reduto de um antigo povoado histórico. Portanto se percebe que talvez estes centros não sejam necessariamente centrais ou históricos, mas apresentam peculiaridades para que possam ser identificadas como áreas que potencializam aspectos históricos.

Percebe-se que estas cidades não podem ser percebidas como “cidades museus”, ou de tipologias simples e comuns, mas são redutos das transformações sociais que foram absorvidas pelas ruínas arquitetônicas como fragmentos de uma identidade cultural<sup>22</sup>.

As composições destes fragmentos permitem identificar valores arquitetônicos que são expressos através do desenvolvimento da paisagem. Tanto em suas morfologias, quanto na composição de suas formas e da sua paisagem. Exemplo claro que permitirá ser analisado brevemente é a cidade de Cuzco, a qual serviu de parâmetro para a urbanização espanhola realizada no local.

Estes centros, assim como Cuzco, permitem apontar tais similaridades, que estão presentes mesmo nas grandes metrópoles, tais aspectos originam-se como sendo lacunas originadas a partir da sua concepção espacial, como por exemplo, o abandono das ruínas históricas, equipamentos e infra-estruturas abandonadas ou obsoletas, populações flutuantes excessivas, como comerciantes ambulantes e trabalhadores locais<sup>23</sup>.

Entre estes exemplos é necessário apontar que estes aspectos não apenas são perceptíveis nessas cidades históricas, mas também nas grandes metrópoles, onde estes aspectos originam o esvaziamento de seus centros.

É evidente que a recuperação das sociedades está ligada à recuperação de seus centros e que a chave para a sua manutenção está no estabelecimento de moradias e planos de habitação que não apenas resolveriam os problemas fundiários de determinadas nações, mas recuperariam os valores e as trocas de relações inter-pessoais entre as sociedades que viessem a ocupar os centros das capitais latinas.

O compromisso social é um aspecto que converge com a arquitetura para a estruturação dos aspectos culturais, mas que

somente podem ser articulados quando estão sendo pautados por planos e normas urbanas que buscam a recuperação dos centros.

Como exemplo destes planos poderíamos citar o Plano COPESCO no Peru que visou a introdução do desenvolvimento das zonas sul do país. Em específico através de ações de desenvolvimento turístico, com o que se sucedeu na cidade de Cuzco<sup>24</sup>.

È necessário que se coloque que a prática realizada na cidade de Cuzco fora tão nefasta quanto o da realização da nova cidade pelos espanhóis. Devido ao plano apenas se preocupar em colocar alguns equipamentos de eletricidade, água potável e a pavimentação de algumas ruas.

O plano acabou por substituir ruínas e edifícios significativos das praças centrais da cidade por edifícios turísticos, agências de viagens e antigas casas coloniais em bancos nacionais, por exemplo.

Devido à displicência do governo local, perdeu-se a oportunidade de recuperar o patrimônio cultural, deixou-se de se valorizar os monumentos históricos e de se perceber a importância de recuperar o fragmento arquitetônico. A preocupação em se gerar verbas através da utilização do potencial turístico local,

proporcionou à cidade transformações cujas identidades são perceptíveis em apenas alguns nichos da sociedade local. Como exemplo poderia apontar a miscigenação existente entre o catolicismo e o culto aos antigos deuses incaicos, as tradicionais danças como “La Tirana”, que durante o período de colonização mesclou-se à religião aos rituais Incas, abrangendo o Peru e a Bolívia, mas que nos dias de hoje apenas estão presentes em alguns povoados das regiões desérticas do Peru.

A possibilidade de serem explorados museus que retratassem a antiga civilização, as artes e as danças locais, foram deixados de lado para se dar preferência a um progresso indefinido que não apenas gerou um turístico eufórico, mas propiciou o esvaziamento do centro, devido à ocupação de moradias nas periferias da cidade.

É necessário apontar que o plano COPESCO não visou a ocupação e inserção de moradias no centro e nem a recuperação de marcos, muralhas, casarios e antigas igrejas, por exemplo. A manutenção desse centro somente foi possível devido ao emprego de capital, advindo de associações arqueológicas e centros universitários do Peru.

De maneira geral, pode-se apontar que as cidades latino-americanas estão organizadas por meio de formas singulares que não visam a qualificação dos espaços urbanos, da construção da paisagem e da recuperação de valores históricos.

As cidades estão preocupadas em priorizar as necessidades dos mercados e da valorização das propriedades particulares. Apenas é possível perceber resquícios de ideologias locais, de culturas e formas próprias.

Como exemplo das influências européias, podemos citar mais uma vez a cidade de Cuzco, devido a ela passar por um período de arrasamento, não provindo dos constantes terremotos que a destruíram durante os séculos XVI e XVII, mas da influência das tendências do modernismo de Le Corbusier.

A cidade chegou a perder edifícios e praças significativas para a implantação na década de 1950 de edifícios com pilotis. Percebe-se, portanto que a influência das ideologias Urbanísticas do CIAM, proporcionaram ao Plano Piloto Del Cuzco elaborado pelo arquiteto Luis Miro Quesada, referências que proporcionaram a algumas áreas a segregação dos espaços, a oposição à arquitetura local e o isolamento de monumentos significativos, devido à falta de verbas municipais, assim como a cristã teve de se conformar com

os aspectos ideológicos, pois mais uma vez a cultura local sobrevivia dos braços do conquistador<sup>25</sup>.

A destruição dos centros históricos e monumentos não apenas foram atingidos pelos conquistadores espanhóis, planos urbanísticos, mas também pela ditadura, como por exemplo, a derrubada de “manzanas” em Montevidéu com a finalidade de abrir visuais para edifícios monumentais que eram exaltados pelos militares. Um outro exemplo da destruição de monumentos históricos, ocorreu com o bombardeio militar ocorrido em Santiago do Chile. Durante o golpe militar o “Palácio de la Moneda”, projetado e construído no ano de 1784, pelo arquiteto Italiano Joaquim Toesca y Ricci, foi parcialmente destruído no ano de 1973. Este Palácio foi decretado Monumento Histórico no ano de 1951<sup>26</sup>.

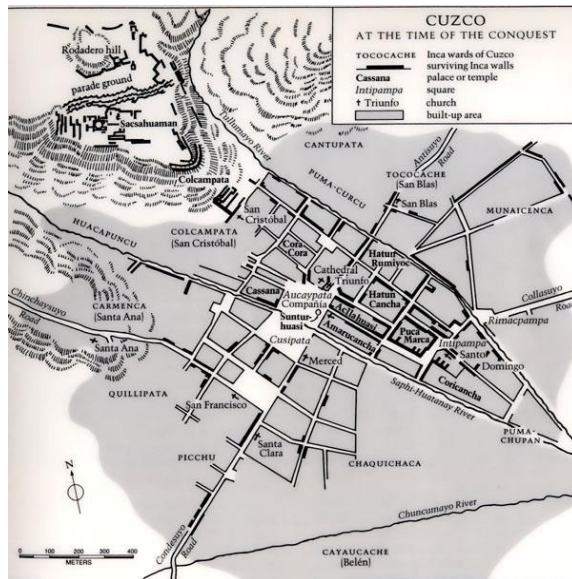
Existem ao longo desses séculos vertentes que devem ser exploradas para que se entenda a importância desses centros como potencializadores de culturas e identidades que devem estar presentes nos planos nacionais de reabilitação e recuperação urbana das metrópoles.

Estes fatores devem dar ênfase à qualidade de vida, à recuperação de monumentos e à capacitação das edificações às necessidades atuais, como a moradia, poder público e infra-

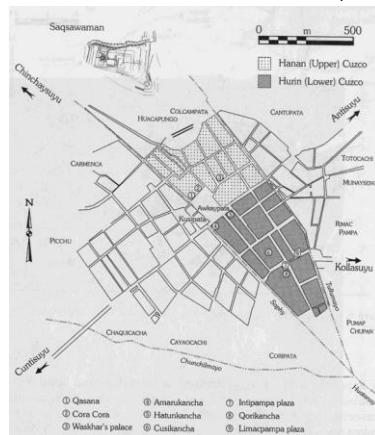


estrutura, possibilitando a permanência dos habitantes nas regiões centrais.

Percebe-se que o conjunto de interferência visa a qualificação da paisagem como aspecto transformador das realidades atuais, tais empreendimentos podem ser presenciados em Buenos Aires com no projeto para "Puerto Madero", ou para a cidade de Valparaiso no Chile em decorrência do tombamento da cidade.



(Fig. 2.16) – Plano Original da Cidade em 1553, demonstra a inserção da nova morfologia arquitetônica espanhola sobreposta a existente. Fonte: <http://leonardo.sfasu.edu/ccuadra/33mapas.htm>



(Fig. 2.17) – O plano urbano de Cuzco de 1850, com as novas morfologias espanholas. Fonte: <http://leonardo.sfasu.edu/ccuadra/33mapas.htm>

## 02.9 A CIDADE DE CUSCO

Exemplo do Método de Abordagem das Cidades Escolhidas para o Estudo: Buenos Aires, Montevidéu e Rio de Janeiro.

A cidade de Cuzco é colocada para análise, mesmo tendo sofrido transformações ao longo dos séculos, por sua importância cultural e histórica. A sua centralidade como núcleo urbano advém do ano de sua fundação em 1432, tornando-se capital do Vice-reinado do Peru no século XVII<sup>27</sup>.

A cidade capital do império Inca, localizada no altiplano andino, saqueada e destruída pelos conquistadores espanhóis no ano de 1553 (Fig. 2.16), proporcionou uma perda estimada de 4000 edificações históricas que remontavam às origens da civilização<sup>28</sup>.

Deixando no esquecimento uma cultura de dois mil anos, cujos avanços nas áreas das ciências, como a astronomia, matemática (sistema complexo de contagens múltiplas baseados na composição de nós e cordas, “as contas”) e sistemas de irrigação que até os dias de hoje é possível de se perceberem nos altiplanos andinos.



(Fig. 2.18) – A cidade de Cuzco na atualidade, a igreja de Cuzco substituiu a área central da antiga praça Inca. O espaço existente foi substituído pela quadrícula, tendo a praça como elemento indutor de desenvolvimento das quadras.  
Fonte: <http://www.arquiperu.com>

Também é necessário realçar as construções elaboradas por sistemas de encaixe, como os muros da cidade de Machu Pichu a fachada da grande fortaleza Sacsahuaman, além de palácios, templos, residências e as complexas redes de estradas que articulavam as regiões norte e Sul do continente.

Após o massacre e a conquista do território Inca por Pizarro, a cidade somente passou a ser re-pensada no ano de 1850 (Fig. 2.17), o projeto proposto para a cidade previa a utilização das bases iniciais da antiga cidade, isto é, ruínas significativas de grande porte e templos foram substituídos por uma identidade impositiva, mas que até os dias de hoje ainda podem ser lidas em algumas morfologias existentes (Fig. 2.18).

A cidade basicamente partia de um núcleo central que originava um sistema radial de linhas imaginárias que davam origem a distribuição espacial, o ponto de partida das edificações religiosas que convergiam em quatro caminhos em direção aos pontos cardeais, as quais convergiam com as áreas destinadas as administrações políticas do império.

A malha urbana da cidade era composta inicialmente por aproximadamente 40 “manzanas”, de forma retangular com uma área aproximada de 40 hectares, com uma rede de circulações retilíneas



(Fig. 2.19) e (Fig. 2.20) - Morfologias atuais mesclam-se as bases das construções Incas, demonstrando a sobreposição de uma nova forma de construção as antigas bases de pedra presentes até os dias de hoje.

Fonte: <http://www.arquiperu.com>

de ruas, com dimensões médias de 5,60m a 3,20m, além de corredores de 2,40m a 1,60m<sup>29</sup>.

Estas áreas foram projetas de forma a adaptar-se às condições topográficas existentes. Este elemento permitiu estruturar edifícios em blocos de pedra, as alturas médias eram de um pavimento, pois se baseavam nas hierarquias da sociedade,

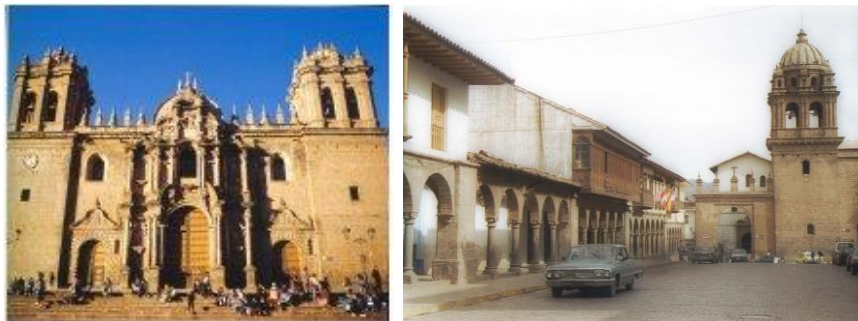
A praça central era o direcionar das zonas de expansão, fora marcada com um cinturão de área livre de aproximadamente 105hectares, além de uma área verde, zonas de cultivos e 12 bairros satélites, totalizando uma área estimada de 283 hectares.

Esses bairros diferem na sua formação do centro, devido à sua irregularidade proveniente da acentuada topografia; é necessário realçar o assentamento das edificações através de construções de terra, adobe ou pedra.

A utilização dos antigos moldes somente fora possível de serem utilizados, devido à organizada malha urbana elaborada pelos incas, o que proporcionou aos arquitetos espanhóis da época, parâmetros para a sobreposição de novos elementos a esses espaços. (Fig. 2.19) e (Fig. 2.20). Dessa maneira elaborou-se a nova cidade.



(Fig. 2.21) e (Fig. 2.22) - A praça central de Cuzco e as novas construções que compõem o tecido urbano da metrópole. Fonte: Perez de Arce, Rodrigo, 1978.



(Fig. 2.23) e (Fig. 2.24) - A igreja de Cuzco e a Companhia de Jesus substituíram os antigos templos religiosos além de ocuparem as antigas praças da civilização. Fonte: <http://www.arquiperu.com>

O plano da atual Cusco se articula a partir de suas praças centrais que foram subdivididas, a partir de edifícios pré-existentes, que se agregaram às características arquitetônicas e urbanas espanholas. Além da substituição de áreas centrais significativas pelos conjuntos de edificações que propõem a continuidade do centro da cidade através da negação de alguns antigos espaços coletivos<sup>30</sup>.

Mas apesar destas breves considerações, de maneira geral o novo espaço constou com a redução da cidade em aproximadamente 40% do seu tamanho original, e mesmo assim ainda podemos perceber o traçado da cidade parcialmente inexistente.

A perda deste significativo espaço nos proporcionou a perda de construções em adobe e de monumentos históricos através da sobreposição da cidade espanhola sobre o *lay out* original não seguido pelos urbanistas da época.

Dentro desta análise da cidade pode-se apontar Cuzco como um dos casos radicais de re-interpretação urbana, sendo uma das únicas que se assemelham às transformações acontecidas nos palácios Dioclesianos, (Fig. 2.21) e (Fig. 2.22), devido à alteração na totalidade dos planos pré-existentes da cidade.





(Fig. 2.25) - Vista do conjunto arquitetônico na atualidade, demonstrando as características da colonização espanhola presente nos dias de hoje. É perceptível a organização através da praça central, além das características arquitetônicas presentes nas quadras. Tais como os pátios internos e a malha em quadrícula.  
Fonte: <http://www.arquiperu.com>

Podemos afirmar que a cidade previu ao longo de sua história o seu desenvolvimento, que proporcionou a correção relativa entre a morfologia urbana e os tipos de prédios que puderam ser mantidos, em decorrência aos palácios existentes (Fig. 2.23) e (Fig. 2.24)...

Estas transformações permitem a re-interpretação de múltiplos e isolados prédios que propiciaram à cidade a formulação de espaços simples e de larga escala ao longo da antiga metrópole.

A cidade espanhola que se sobrepôs previu a substituição de áreas verdes pré-existentes por conjuntos em blocos, setorizando os velhos espaços. Percebemos, portanto a sobreposição de valores ideológicos que são compostos através de elementos pré-existentes (Fig. 2.25).

A história é demonstrada neste exemplo como um fragmento da identidade social local que pré-existia ao período de colonização. Percebe-se também a transformação dos valores culturais locais, que devido ao choque não apenas do ideário mercantilista europeu, mas também o tecnológico, ocasionando o esmagamento das relações entre sociedade e cidade.

## NOTAS

---

<sup>1</sup> Simões, José Geraldo. *Os Paradigmas Urbanísticos da Colonização Portuguesa e espanhola na América*. Projeto CAPES/MECD (Nº033/2001). Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2001. p. C3-3

<sup>2</sup> Benévolo, Leonardo. *História da Cidade, A colonização Européia no Mundo*. São Paulo, 2000. Cap.X.

<sup>3</sup> Segre, Roberto. *Defender la mar y la tierra. ("As fortificações levadas ao cabo pela Coroa espanhola nos seus territórios ultramarinos, é o maior conjunto defensivo realizado de maneira única até o momento")*. Texto da UFRJ. Rio de Janeiro, 2001. Disponível em <<http://ufrj.gov.rj>>

<sup>4</sup> Benévolo, Leonardo. *História da Cidade, A colonização Européia no Mundo*. São Paulo, 2000. Cap.X.

<sup>5</sup> Marquard Dozer, Donal. *América Latina, Uma Perspectiva Histórica*. Universidade de São Paulo. Editora Globo. São Paulo, 1966. p. 72

<sup>6</sup> Zarza, Eugênio Garcia. *La Ciudad em Quadricula Hispanoamericana. Origen, Evolución y Situación Atual*. Salamanca. IEIP, Espanha, 1993. p.63.

<sup>7</sup> O estabelecimento destas permitiu a organização espacial e territorial do reino espanhol em todas as suas colônias, através destas principais prescrições:

*Chegando na localidade onde o novo estabelecimento deve ser fundado (segundo nossa vontade deve ser uma localidade livre, e ocupável sem causar aborrecimento aos índios, ou com seu consentimento), o plano com suas praças, ruas e lotes deve ser traçado no terreno por meio de cordas e piquetes, começando da praça principal de onde as ruas devem correr para as portas e as principais ruas forâneas, e deixando suficiente espaço aberto, de*

---

*maneira que a cidade, devendo crescer, possa estender-se sempre do mesmo modo... A praça central deve estar no centro da cidade, de forma oblonga, com o comprimento igual ao menos a uma vez e meia sua largura, pois esta proporção é a melhor para as festas onde se usam cavalos, e para outras celebrações... O tamanho da praça será proporcional ao numero dos habitantes, tendo presente que as cidades das Índias, sendo novas, estão sujeitas a crescer; e entende-se justamente que irão crescer. Por isso a praça deve ser projetada com relação*

*ao possível crescimento da cidade. Não deve ter menos de 200 pés de largura, e 300 de comprimento, nem mais de 500 pés de largura e mais de 800 de comprimento. Uma praça bem proporcionada de tamanho médio terá 600 pés de comprimento e 400 de largura.*

*As quatro ruas principais levam para fora da praça, cada uma a partir do ponto médio de cada lado, e duas de cada um dos ângulos. Os quatro ângulos devem estar voltados para os quatro pontos cardeais, porque assim as ruas que saem da praça não estarão expostas diretamente aos quatro ventos principais. Toda a praça e as quatro ruas principais que divergem desta serão providas de pórticos, porque estes são muito convenientes para as pessoas que aí se reúnem para comerciar... As oito ruas que convergem para a praça nos quatro ângulos devem desembocar sem ser obstruídas pelos pórticos das praças. Estes pórticos devem terminar nos ângulos, de modo que as calçadas das ruas possam estar alinhadas com as da praça.*

*As ruas serão largas nas regiões frias, estreitas nas quentes; mas, para fins de defesa, onde se usam cavalos, convirá que sejam largas...Nas*



---

*idades do interior a igreja não deve ficar no perímetro da praça, mas a uma distância tal que se apresente livre, separadas dos outros edifícios de modo a ser vista de toda parte; desta forma resultará mais bela e imponente. Deverá estar um tanto soerguida do solo, de maneira que as pessoas tenham que subir uma série de degraus para alcançar sua entrada... O hospital dos pobres onde estão os doentes não contagiosos será construído no lado norte, de lado a resultar exposto ao sul... Os lotes edificáveis ao redor da praça principal não devem ser concedidos a particulares, mas reservado para a igreja, os edifícios reais e municipais, as lojas e as moradias dos mercadores, que devem ser construídos em primeiro lugar... Os restantes dos lotes edificáveis serão distribuídos ao acaso para aqueles colonos que estejam capacitados a construir ao redor da praça principal. Os lotes não-atribuídos devem ser conservados para os colonos que poderão chegar futuramente, ou então para dispormos deles ao nosso bel-prazer.*

<sup>8</sup> Benévolo, Leonardo. *História da Cidade, A colonização Européia no Mundo*. São Paulo, 2000. Cap.X.

<sup>9</sup> Baseado nos estudo de: Segre, Roberto. *Defender la mar y la tierra*. ("As fortificações levadas ao cabo pela Coroa espanhola nos seus territórios ultramarinhos, é o maior conjunto defensivo realizado de maneira única até o momento".) Texto da UFRJ. Rio de Janeiro, 2001. Disponível em <<http://ufrj.gov.rj>>

<sup>10</sup> Marquard Dozer, Donal. *América Latina, Uma Perspectiva Histórica*. Universidade de São Paulo. Editora Globo. São Paulo, 1966. p.73

<sup>11</sup> Gutiérrez, Ramón. *Arquitetura Latino-Americana: Textos Para Reflexão e Polemica*. Studio Nobel, 1989. p.38

---

<sup>12</sup> Idem. Ibid. p.34

<sup>13</sup> Santos, Milton. Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana. Editora Hucitec. São Paulo, 1982. p. 18.

<sup>14</sup> Marquard Dozer, Donal. América Latina, Uma Perspectiva Histórica. Universidade de São Paulo. Editora Globo. São Paulo, 1966. p. 29

<sup>15</sup> Idem. Ibid. p.92

<sup>16</sup> Idem. Ibid. Cap. II.

<sup>17</sup> Idem. Ibid. Cap. II.

<sup>18</sup> Enciclopedia Encarta 2000. Microsoft 2000.

<sup>19</sup> Simões, José Geraldo. *Os Paradigmas Urbanísticos da Colonização Portuguesa e espanhola na América*. Projeto CAPES/MECD (Nº033/2001). São Paulo, 2001. p. C3-14

<sup>20</sup> Os Incas, Editora Melhoramentos. São Paulo, 1987.

<sup>21</sup> <sup>i</sup> Baseado na literatura de: Centros Históricos – América Latina. Junta de Andalucía / Facultad de Arquitectura. Universidad de Los Andes –Colombia, 1990. Perez de Arce, Rodrigo. Urban Transformations & The Architecture of Additions. Architectural Design nº 4, 1978.

<sup>22</sup> Gutiérrez, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo em Iberoamérica*. Manuales Arte Cátedra. Madrid 1997. p.78

<sup>23</sup> Perez de Arce, Rodrigo. Urban Transformations & The Architecture of Additions. Architectural Design nº 4, 1978.

<sup>24</sup> Referência disponível em <<http://www.arquiperu.com>>

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> S. Ortega, Oscar. *Guia de Arquitectura em Santiago*. Santiago. 1975 p.108

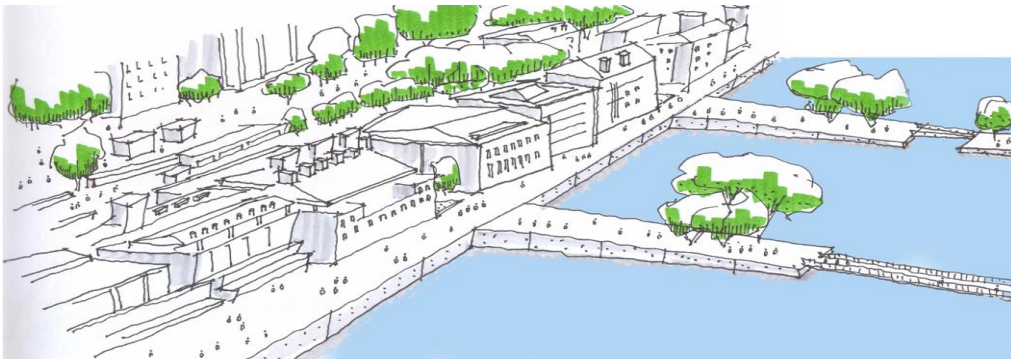
<sup>27</sup> "QosQo", que em quéchua, significa umbigo, é como a cidade era chamada pelos Incas.

<sup>28</sup> Perez de Arce, Rodrigo. Urban Transformations & The Archicture of Additions. *Architectural Design* n° 4, 1978.

<sup>29</sup> Gutiérrez, Ramón. *Centros Historicos - América Latina - Testimonios de uma Identidade Cultural*. Editora Escala. Colombia, 1990. p.150

<sup>30</sup> Perez de Arce, Rodrigo. Urban Transformations & The Archicture of Additions. *Architectural Design* n° 4, 1978.

## 03. PANORAMA: ARQUITETURA E CIDADE NO CONE SUL.



3.1	Origens e Influências	70
3.2	Modernidade e Identidade Nacional	74
3.3	As Cidades e o Mar	79
3.4	Notas	97

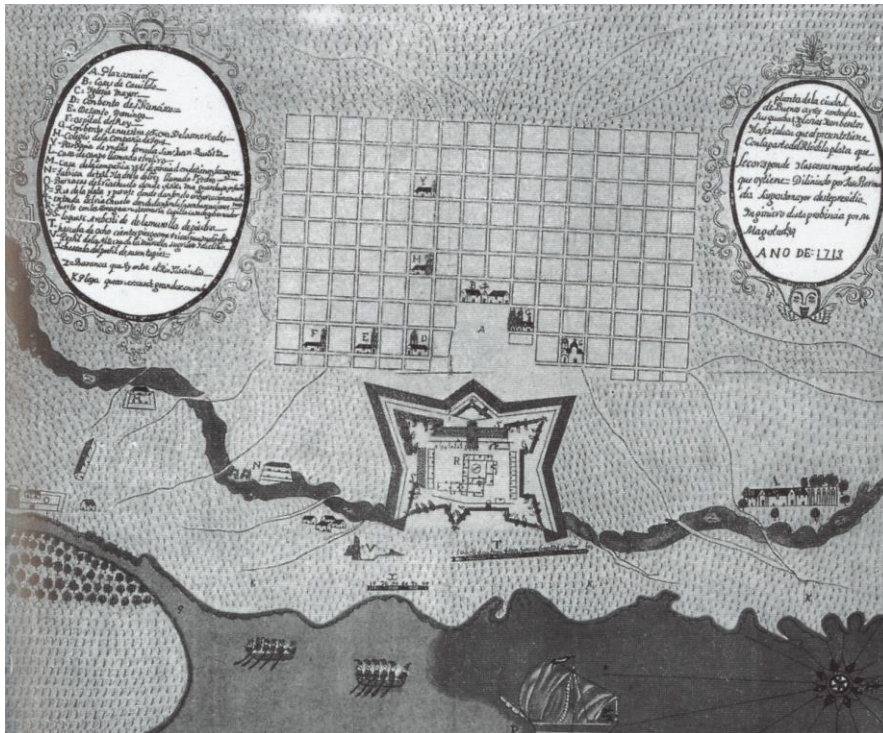
### 03.1 ORIGEM E INFLUÊNCIA

As cidades latinas têm, desde o século XVIII, sofrido intervenções que estão vinculadas ao crescimento econômico. Tanto das nações colonizadoras, quanto dos povoados a que eram destinadas a extração de minérios, tais como as minas de Potosi, Arequipa, Minas Gerais, entre outras.

Este fato decorre da diversidade da ocupação tanto espanhola quanto portuguesa. Percebe-se que as formas de adentrar o continente e ocupar a costa estão completamente vinculadas ao sistema colonizador que estende as suas características ao longo dos séculos seguintes.<sup>1</sup>

Tais características apontam principalmente para os sistemas criados a partir do Tratado de Tordesilhas, tanto aplicados pelos portugueses, quanto o da exploração das minas, empreendidas pelos espanhóis.

Percebe-se que o tipo de ocupação não possibilitou o desenvolvimento econômico das referidas áreas ocupadas, e nem proporcionou inicialmente a valorização de sociedades pré-estabelecidas como vimos inicialmente, mas deu origem a criação de centros ao longo da América que estão caracterizados na



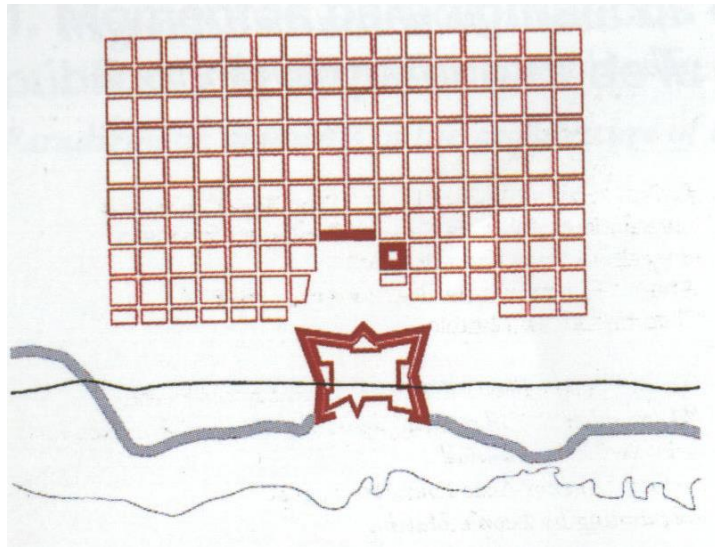
(Fig. 3.1) – A cidade de Buenos Aires em 1713, nasce diretamente a partir da relação portuária. Durante o século XVIII o porto torna-se reduto econômico e de imigrantes. Fonte: Varas, Alberto; 2000, p.29.

atualidade como centros históricos que estão articulados a partir da ligação existente com da orla marítima (Fig. 3.1).

É perceptível que o desenvolvimento das metrópoles sul-americanas desde o início, passa pela necessidade de usufruírem determinados portos que permitem articular o comércio com as metrópoles europeias, qualificando desta maneira atividades que permitiram o desenvolvimento de atividades urbanas, tais como os portos de Havana, do canal do Panamá, de Belém, de Valparaíso, entre outros.

Mas as cidades que se seguiram ao longo dos demais séculos, não apenas estiveram baseadas nos conceitos vitruvianos, mas adaptaram-se a estruturas que permitiram o desenvolvimento de economias locais.

Os assentamentos no continente não refletiram as experiências da península ibérica, apesar das normativas básicas *a rua era a consequência da integração das moradias e não o eixo ordenador das mesmas. A praça era o espaço previsto para a integração de atividades comuns, mas a sua forma e a sua localização estava subordinada às características dos edifícios dominantes.*<sup>2</sup>



(Fig. 3.2) - A cidade de Buenos Aires em 1713. articula condicionante que a colocam a partir deste período, um dos principais porto na América Latina. Fonte: Varas, Alberto; 2000, p. 30.



(Fig. 3.3) - Aguada de Fernando Brambilla, Buenos Aires 1794. Fonte: Varas, Alberto; 2000, p. 30.

As características presentes nestes centros urbanos que compõem as paisagens sul-americanas estiveram sujeita às condicionantes da diversificada geografia presente no continente, tais aspectos deram origem às condicionantes populacionais que permitiram o surgimento de determinadas características (Fig. 3.2).

Pode-se apontar a economia das cidades que ao longo dos séculos apoiou-se na agricultura comercial, principalmente às cidades ao longo da cordilheira dos Andes e na extração mineral. Estes aspectos oscilam conforme seu posicionamento estratégico, tendo como contrapartida a sua localização litorânea ao longo do Oceano Atlântico e adentrado ao longo do Oceano Pacífico.<sup>3</sup>

Estas características a serem abordadas são perceptíveis nas cidades do Rio de Janeiro, Buenos Aires (Fig. 3.3), e Montevideú, devido a estas serem formadas por baías e reentrâncias naturais que permitiram à cidade, ser a continuidade do mar. Ao longo desse período a arquitetura que inicialmente se caracteriza pela influência mourisca no período da colonização no continente, assume características locais que se sobrepõe às existentes.

Este período demonstra a forte instalação de um estilo, propriamente barroco, que está presente nas cidades de Cusco, Salvador, Medellín, entre outras.

Apontar estes pontos específicos, abre a possibilidade de integrar aspectos que mesclam as ideologias culturais elaboradas nos séculos XVII e XVIII, pelos cronistas do período, tais como Frei Vicente do Salvador<sup>4</sup>.

A história da construção da identidade local não está apenas ligada às influências ibéricas, mas à mestiçagem presente desde Havana em Cuba, a Punta Arenas no Chile.

É evidente salientar as obras de Gilberto Freyre, Sérgio Buarque de Holanda e Milton Santos que elucidam o processo brasileiro da formação e transformação das massas.

Intervir nestes centros não significa transformar a identidade através da inserção de elementos advindos de outras realidades, mas é uma tentativa de resgatar também os elementos arquitetônicos que interagem com os valores culturais locais.

As experiências de reabilitação dos centros históricos podem ser apontadas como alternativas plausíveis de serem aplicadas, desde que exista a integração entre o processo de recuperação e as políticas aplicadas às metrópoles.



## 03.2 MODERNIDADE E IDENTIDADE NACIONAL

“La expresion arquitectonica de la edificacion, constituye la imagen de la institucionalidad del Estado, austera, transcendente en lo conceptual, duradera en lo material, funcional, exencialmente flexible”<sup>5</sup>.

A América latina, desde seus primórdios da colonização, tem passado por um caráter que aborda a experimentação por parte das nações estrangeiras. Este ponto está presente de maneira social, militar, política, econômica e também construtiva.

Este fato pode ser apontado através das instalações arquitetônicas, das cidades e dos centros urbanos históricos descaracterizados pela implantação de um racionalismo que se instaurou à margem das características locais de determinadas populações.

Amparado na problemática social na qual os valores resultantes das décadas iniciais do século XIX demonstram a preocupação em proporcionar casas econômicas, as moradias para os trabalhadores, as novas perspectivas estatais, o

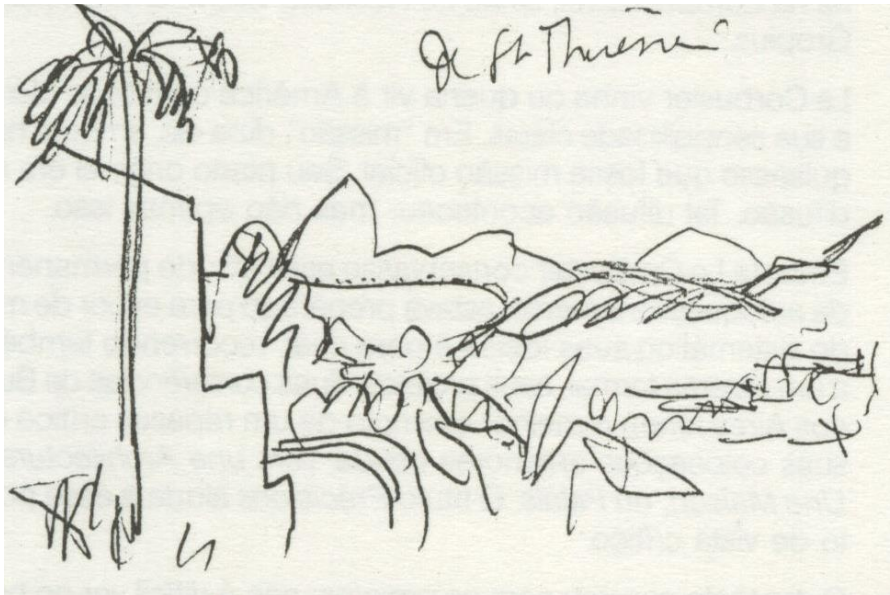
desenvolvimento econômico e finalmente a máquina, proporcionados pela industrialização. Deu-se origem ao discurso da modernidade.

Mecanismo articulado a partir dos CIAM, com o intuito do pós-primeira grande guerra de se poder instaurar um espírito novo, apegado a mecanismos racionais e profundamente científico, levaram ao sentimento anti-historicista que ocasionou não apenas a implantação desses novos caminhos da arquitetura, mas à destruição de monumentos e cidades históricas<sup>6</sup>.

Estas inovações que não apenas englobaram a arquitetura, abrange as áreas da música, artes plásticas e a literatura, proporcionando o surgimento de novos campos de atuação e de novos setores de pesquisa, em prol do aparecimento de novas tecnologias mundiais.

Estas abordagens levam a caracterizar o vínculo entre a indústria da construção e a arquitetura produzida em série, o que se pode notar que neste período, de meados de 1938, a arquitetura era exportada, tanto nas formas construtivas quanto projetuais, advindas da Europa e dos Estados Unidos.

O ápice deste período é retratado com a elaboração no ano de 1933 da "Carta de Atenas", à qual sintetiza o conteúdo do Urbanismo Racionalista ou Urbanismo Funcionalista; *"nela estão*



(Fig. 3.4) – Desenho, vista desde Santa Tereza. Croqui de intervenção para o Rio de Janeiro, elaborado por Le Corbusier.



(Fig. 3.5) – Plano para o Rio de Janeiro elaborado por Le Corbusier.

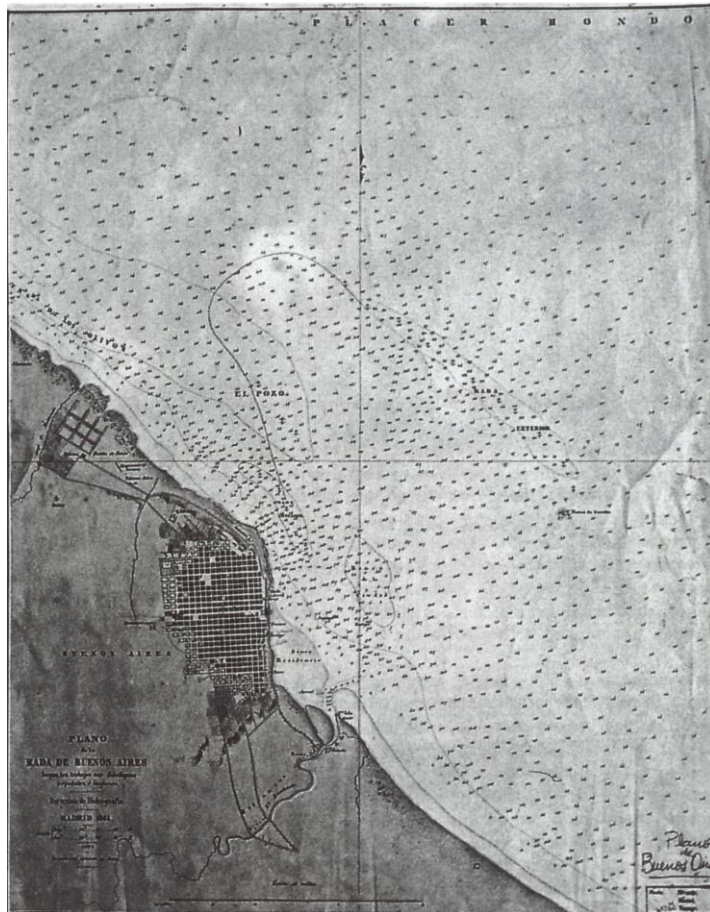
*incorporadas as contribuições de mais de um século de arquitetura, incluindo desde as propostas do socialismo utópico, às da Bauhaus, passando por Morris, Howard e Tony Garnier, entre outros”.*

A arquitetura modernista no nosso continente deu-se de maneira epidêmica, pois é necessário se apontar que o desenvolvimento da indústria apenas se dá a partir da metade do século XIX.

A vanguarda do racionalismo levou à exportação de moldes; estes foram proporcionados pela passagem de Le Corbusier pelas cidades de Buenos Aires, Assunção, Montevideú, São Paulo e Rio de Janeiro, no ano de 1929 (Fig. 3.4) e (Fig. 3.5), para a apresentação de palestras por um curto período de dois meses.

Esta primeira passagem permitiu o desenvolvimento de conceitos básicos para o aprimoramento desses centros urbanos, em específico, para a cidade de Buenos Aires, dando origem a normativas para os planos reguladores que seriam propostos para as áreas de expansão da cidade no ano de 1938.

Proporcionou a inserção dos conceitos racionalistas através da sobreposição de planos, articulados em uma base formada exclusivamente para o sistema veicular local, os principais aspectos



(Fig. 3.6) Plano de regulador de Buenos Aires, 1864. Uma das primeiras adaptações portuárias ocorrem neste período. Fonte: Varas, Albergo; 2000.p.33.

desse plano geraram a partir da década de 1930, “a *Zoonificação funcional, a liberação do solo urbano e áreas verdes para recreação as tipologias de equipamentos urbanos e a infraestrutura para a consolidação do espaço público*”<sup>8</sup>.

Estes aspectos geraram, nos dias de hoje as principais características da capital argentina, Buenos Aires, devido a estas formularem os Planos Reguladores da cidade, com o objetivo de serem instrumentos urbanos para o desenvolvimento local. Além de ter-se tornado referência para arquitetos como Clorindo Testa e Amâncio Williams

Pode-se também apontar os interesses relacionados à diplomacia argentina em contratar em 1937 um dos ganhadores do Gran Prix de Roma para dirigir a escola de Arquitetura de Buenos Aires<sup>9</sup> (Fig. 3.6), possibilitando o surgimento das tendências européias no continente.

É da curta viagem de 1929 que surgem os estudos de edifícios perimetrais que cortam a cidade, de São Paulo de maneira ousada, cruciforme, referência clara às missões jesuítas, e à cidade do Rio de Janeiro, os esboços conceituais do edifício viaduto, com a adaptação deste à topografia carioca, unindo e se preocupando com





(Fig. 3.7) Croqui do centro de Buenos Aires, Le Corbusier já previa a instalação de grandes torres as margens do Riio de La Plata.  
Fonte: Varas, Albergo; 2000,p. 33.

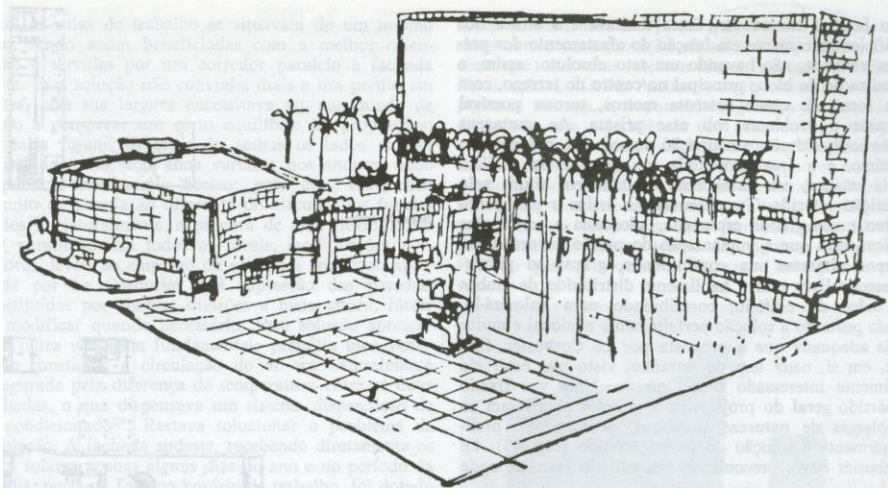
as margens litorâneas da cidade (Fig. 3.7). A edificação se integraria às áreas de morro e centro, através de quatro braços estruturais.

Esta relação se fortalece no ano de 1936, com a segunda visita de Le Corbusier, o que proporcionou o estabelecimento dos “jovens modernos” através das figuras de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Afonso Eduardo Reidy, Carlos Leão, Jorge Moreira e Ernani Vasconcelos, reunidos para a elaboração do projeto do Ministério da Educação na cidade do Rio de Janeiro (Fig. 3.8).

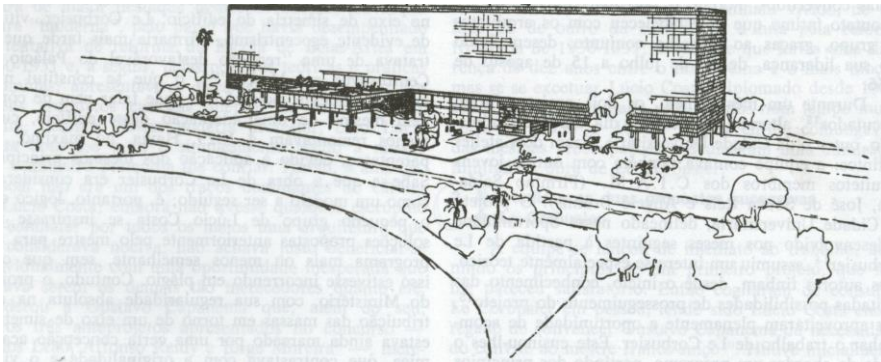
Esta escolha pelo racionalismo modernista permitiu a construção de mais obras a custos reduzidos, inferiores aos dos edifícios neoclássicos. Mas, é necessário apontar que a construção de edifícios simbólicos ao longo do nosso continente está recheada pelos aspectos monumentais, tais como ministérios e capitolios.

“La tradicion es um veneno sutil del que solo viejas civilizaciones pueden enorgullecerse, los pueblos nuevos de reciente formacion, como los americanos, no tienen tradicion que contemplar, tienen vida para vivir, conquistas a efectuar, bellezas para sonhar y para descubrir”<sup>10</sup>.

Esta afirmação demonstra claramente a visão do arquiteto europeu, com o sentimento de gerar características novas, este alvorecer se dá frente ao panorama que impulsiona os modernistas, nesse período, a maquina, impulsiona o desenvolvimento do homem.



(Fig. 3.8) – Ministério da educação – Rio de Janeiro. Esta obra se baseia nos princípios básicos da arquitetura. Fonte: Bruand, Yvis; 1997, p.84.



(Fig. 3.9) – Ministério da educação – Rio de Janeiro. Fonte: Bruand, Yvis; 1997, p.84.

Os edifícios funcionais servem às massas, como símbolos de uma vanguarda.

Estas edificações estão marcadas pela contínua exploração das formas de se apropriarem do espaço, através dos transatlânticos, e os aviões, sacralizados de maneira iconográfica por Le Corbusier (Fig. 3.9).

Esta impulsão de valores levou à contestação dos antigos moldes, advindos do século XVIII. O neocolonialismo passa a ser substituído pelo racionalismo, levando a América a se adaptar à doutrina proposta pelo CIAM.

### 03.3 AS CIDADES E O MAR

BUENOS AIRES, MONTEVIDÉU E RIO DE JANEIRO

“Si no tiene historia, comienza a construir-la hoy mismo”<sup>11</sup>.

As cidades na América latina estão compostas por uma série de peculiaridades que abrangem principalmente o seu posicionamento estratégico frente à ocupação territorial.

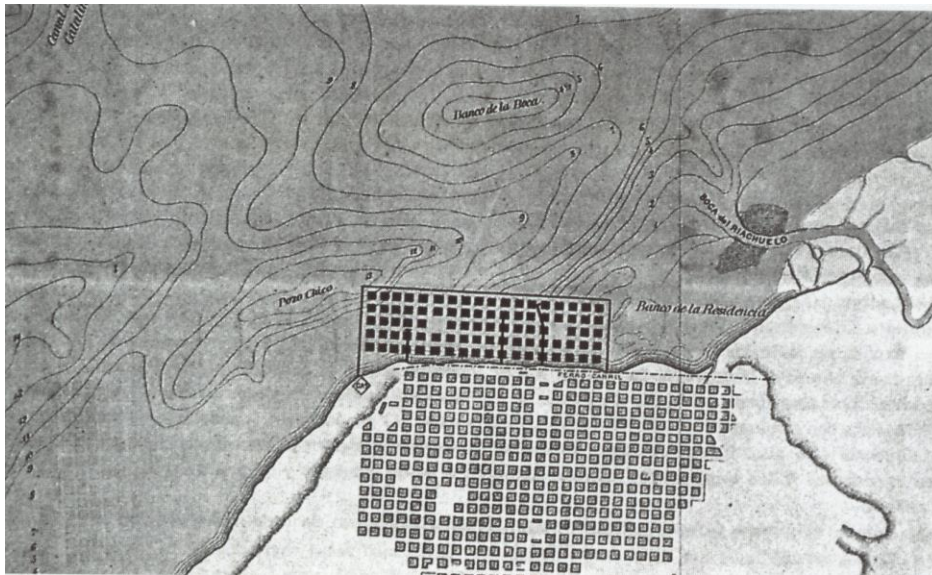
A cidade, não apenas tem como característica refletir o modelo europeu, mas, em específico, liga-se à geografia local como uma opção de desenvolvimento para o núcleo populacional.

Da mesma forma que alguns centros estão implantados em áreas de exploração mineral, outras cidades têm como concepção básica a relação constante com o mar.

Dentro dessa vertente as cidades do Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevidéu, estão relacionadas com o Oceano Atlântico não apenas como porto de entrada e saída de mercadorias, mas também como setores estruturais na América Latina.

A procura pela caracterização dessas cidades, levou-as a serem as capitais locais dos países independentes durante o século XVIII, o que não apenas possibilitou a ligação entre o novo continente e o mundo europeu, mas permitiu o seu desenvolvimento econômico e social dentro do cone sul do continente.

A centralização destas três cidades levou, durante o século XIX, a receber forte influência dos modelos europeus, em específico, este século abre-se com a influência da cidade luz de Paris, em decorrência da forte cultura francesa existente nas classes burguesas desse começo de século<sup>12</sup>.



(Fig. 310.) - Buenos Aires 1873, expansão da malha urbana da metrópole. Neste período a migração européia já é presente no continente.

Fonte: V.aras, Alberto; 2000.p.34.

O início da modernidade se abre em Buenos Aires e São Paulo com a visita de Joseph Bouvard, urbanista de Paris. De maneira rápida, contamina através de planos diretores onde colocou numerosas diagonais a proporcionar novos traçados às cidades, constituindo-se como uma solução mágica para problemas urbanos com características desconhecidas<sup>13</sup>.

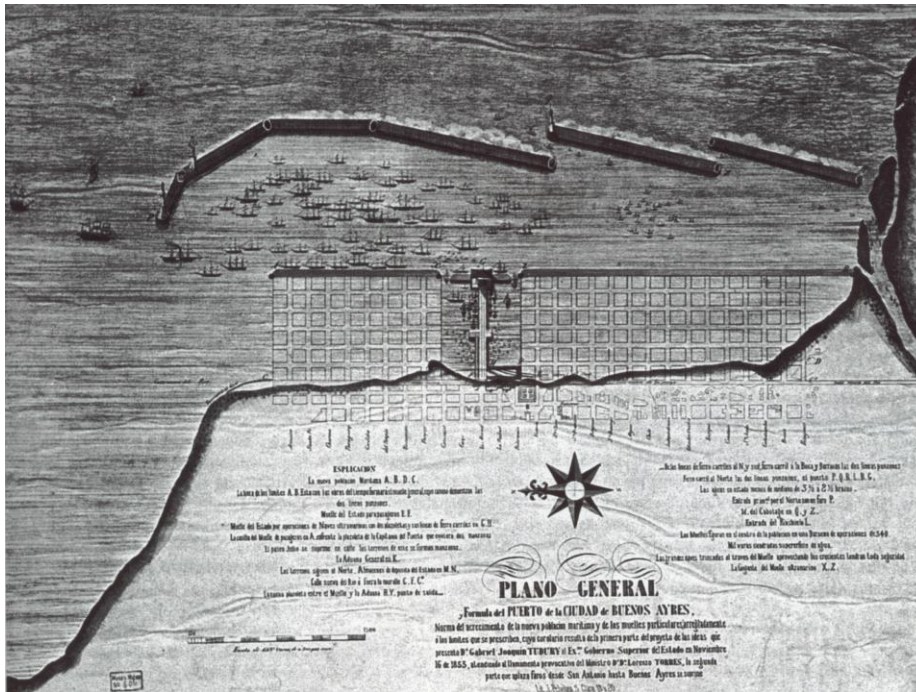
Da mesma forma se pode apontar a contribuição de Le Corbusier no desenvolvimento urbanístico e arquitetônico das cidades Latino Americanas.

As cidades do cone sul têm se caracterizado pela diversidade cultural proporcionada pela influencia da imigração européia (Fig. 3.10) ocorrida nos séculos XV e no século XX.

De maneira poética podemos descrever a capital argentina através do poeta Jorge Luis Borges,

“... Buenos Aires somente pode ser definida através do seu rio. Deste lado, o rio e infinito da mesma cor do deserto. Do outro lado, igualmente definitivo e devorador, o deserto da mesma cor do rio”. Um dos registros mais precisos da historiografia geográfica da região platina é descrita nas crônicas de viagem de Ulrico Schmidl, “o assentamento se realizou dentro dos parâmetros de uma fortificação, mais do que uma cidade, no qual em torno a este se levantou um muro de terra da altura





(Fig. 3.11) - Projeto para o Porto de Buenos Aires, 1853. Fonte: V.aras, Alberto; 2000. .p..37.

com a qual se pode alcançar um homem com a espada na mão. Este muro era de três pés de largura. O que hoje se levantava, no dia seguinte vinha a baixo”.

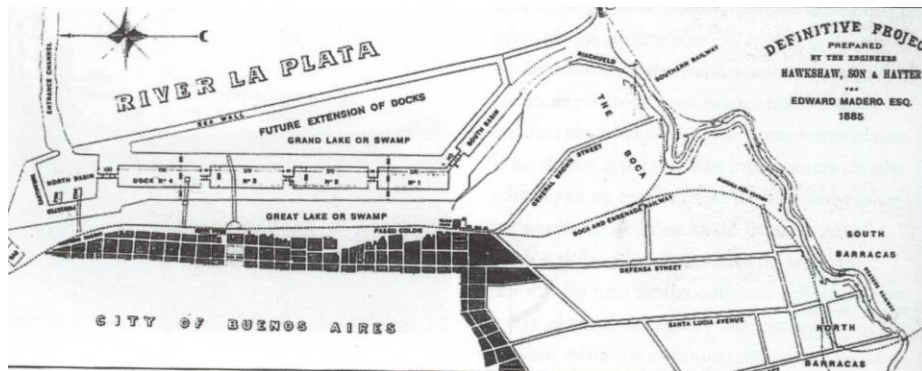
A cidade é originada a partir das quadrículas impostas às colônias pela colonização espanhola, mas esta implantação tem como peculiaridade a sua ligação com a costa do Rio de La Plata, através de um barranco que não impediu o crescimento da cidade<sup>14</sup>.

Nasce, portanto a cidade de Santíssima Trindad de Buenos Aires, implantada nas proximidades das águas e com jazidas de matéria prima para a sua construção em 1580.

Durante os séculos de formação da cidade, Buenos Aires manteve como característica a independência do seu centro, apesar das adversidades, sua cultura, religião e vida social se mantiveram de maneira autônoma.

Ao longo da construção de Buenos Aires é necessário apontar algumas construções urbanas emblemáticas. Tais edifícios auxiliaram na organização do território e permitiram as primeiras ligações entre o mar e o continente (Fig. 3.11).

A construção do primeiro cais em 1755 consistia em uma construção de duas quadras e dez metros de largura, a qual foi realizada em pedra, nos anos subseqüentes, partindo de 1770,



(Fig. 3.12) - Projeto para os Portos Novos, proporcionando um novo modelo urbano que possibilitaria o advento de economias internacionais para a metrópole. Fonte: Varas, Alberto; 2000. .p.40.

seguiram-se propostas para a construção do porto. Mas apenas em 1771, surgiria a primeira proposta a ser construída em 1857<sup>15</sup>.

O projeto de autoria do engenheiro Francisco Cardoso seria implementado com infra-estrutura através da instalação da estação ferroviária como complemento de ligação à frente fluvial que surgia para a cidade.

A possibilidade de construção se deu devido ao acúmulo de riquezas e do surgimento da dinâmica do porto e da alfândega local, proporcionando o crescimento de equipamentos e infra-estrutura pública como frutos da Revolução de 1810.

Podem ser apontadas como transformações significativas desse período a transferência do centro para a Praça de Maio para uma região central, deslocando-se da região portuária, a expansão de bairros para as regiões sul da cidade. A construção de estações de Constitución e Retiro<sup>16</sup>.

O símbolo dessas transformações consiste na construção da "Nova Alfândega" em 1854 e do cais de passageiros no ano de 1855, o que ocasionou a derrubada do antigo forte da cidade e criou uma nova relação portuária com a Europa. A forte ligação de Buenos Aires com a Inglaterra proporcionou o crescimento tecnológico e econômico, além do estabelecimento da rede

ferroviária como indutor do crescimento metropolitano da cidade e do porto, o qual foi remodelado no ano de 1886.

A concepção urbana de ligação entre o mar e a cidade é realizada através da construção de um edifício monumental, localizado na borda costeira da cidade, sendo o entreposto de entrada e saída da metrópole. A construção desse edifício significou a aplicação de um apurado sistema de construção da época, devido às dificuldades hidrológicas existentes na costa.

No ano de 1884 é construído Puerto Madero, proporcionando a convergência da estrutura de transporte, finalizada no ano de 1911 com o "Porto Novo" (Fig. 3.12). Esta construção somente é possível, devido à adoção do modelo liberal de comércio exterior, o qual impulsiona o crescimento econômico.

O fato de se ter proporcionado a conexão por meio de uma rede de infra-estrutura de transporte consolidada, levou a interrupção do porto com a área central, isto devido a barreiras arquitetônicas surgidas a partir do traçado ferroviário e das instalações portuárias. Surge assim o principal projeto urbano para a cidade no ano de 1925, o qual se denominou de Plano de Noel /Forestier e a Costanera Sul<sup>17</sup>.



(Fig. 3.13) – Diagrama de Projetos para o Plano de Noel /Forestier. Fonte: V.aras, Alberto; 2000.p. 57.

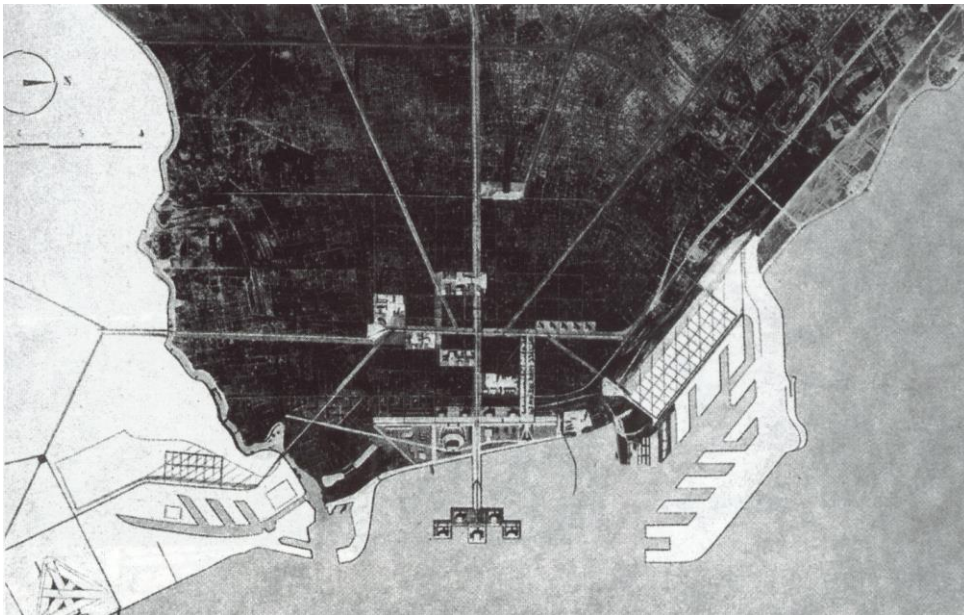
O plano surge a partir das agrupações de atividades sucedidas a partir de 1850, claramente ligadas às constantes mudanças no cenário urbano da cidade, posicionando assim com um forte teor acadêmico e progressista.

Visando a consolidação do centro e a busca por uma expansão cujo teor está ligado ao crescimento metropolitano, ocorre uma nova definição de áreas públicas, a elaboração de espaços heterogêneos. Este é o período de abertura e alargamento de avenidas, ocasionando a interação entre os espaços livres, a regularização imobiliária e a aplicação de uma política estatal, que visa o desenvolvimento e a ligação entre a cidade e o porto (Fig. 3.13).

O plano visa estreitar as relações entre o espaço urbano e as construções arquitetônicas, possibilitando o surgimento de uma série de tendências e estilos que marcam o tecido urbano da cidade. A estrutura fundiária estava composta:

1. Re-estruturação do rio;
2. Construção do Palácio Municipal, Indústria e Comércio;
3. Embelezamento de bairros tradicionais;
4. A Praça de Maio ou do Governo;
5. Regulamentação da Praça do Congresso e demais praças;





(Fig. 3.14) Plano Diretor para Buenos Aires de 1938, elaborado por Le Corbusier, Kurchan y Ferri Ardíó Fonte: V.aras, Alberto; 2000.p.34.

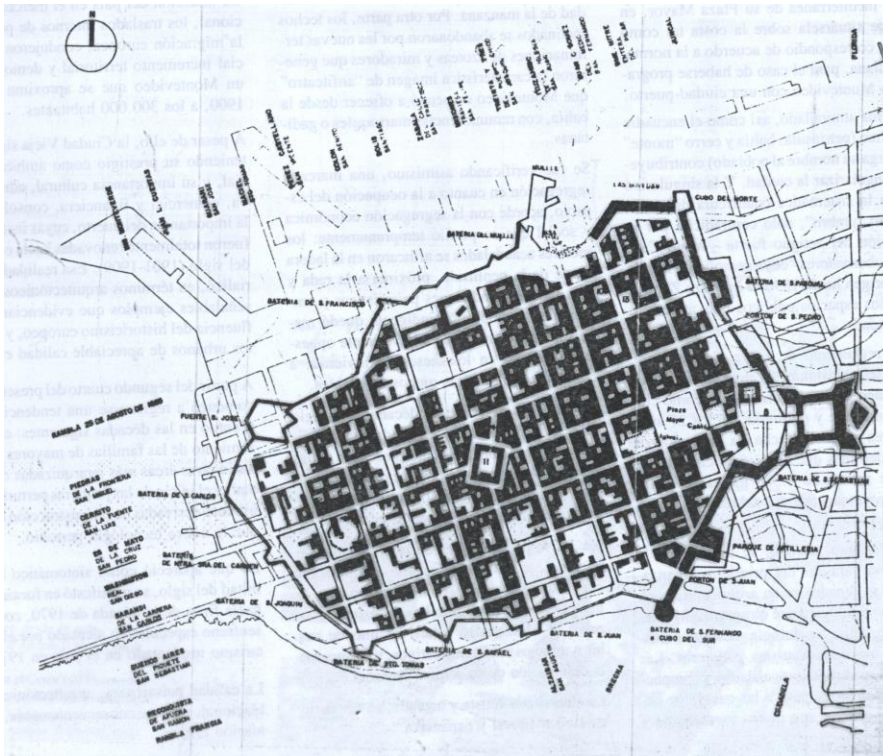
6. Bairros operários, jardins, estádios esportivos e embelezamento suburbano;
7. Asilo de Mendigos;
8. Viadutos e linhas férreas;

Estas estratégias foram qualificadas a partir da reunião de projetos urbanos específicos e particularizados para cada setor, abrangendo as áreas de infra-estrutura, transporte, áreas verdes e edifícios administrativos, todos voltados para o desenvolvimento da paisagem urbana.

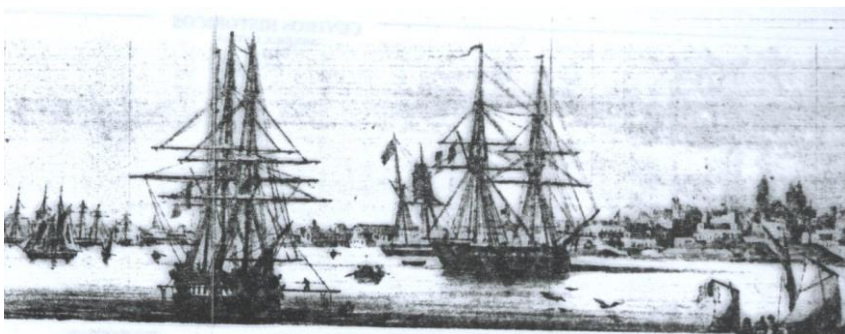
Dentro das principais intervenções do plano, é possível apontar os projetos da Avenida Costanera, la Explanada de Retiro, la Plaza de los dos Congressos, Plaza Constitucion, Plaza de Mayo, La Avenida Norte/Sul, la Plaza Municipal, la Plaza Itália, Plaza Once de Septiembre e Parque Centenario<sup>18</sup>.

A cidade passa a ser estruturada tomando um rumo diferenciado com a passagem de Le Corbusier no ano de 1929. Possibilitou a criação no ano de 1938 do plano regularizador da cidade de Buenos Aires (Fig. 3.14).

Durante as décadas seguintes o grande desenvolvimento que ocorre a partir da década de 1960 são planos reguladores passam a ser instrumentos de controle do crescimento urbano que estavam



(Fig. 3.15) – Cidade de Montevidéo durante o período colonial. Fonte: Gutiérrez, Ramón; 190. p.275



(Fig. 3.16) – Vista de Montevidéo 1840. Fonte: Gutiérrez, Ramón; 190. p.277

apoiados em planos regionais. “A *Macroescala e a indefinição arquitetônica dos Planos Reguladores fez com que se desenhara o caráter espacial do urbanismo: uma cidade tecnicamente funcional, eficaz, confiada em seu plano, em sua disposição e nas próprias normas que gera, mas esquecida das realidades espaciais que a afeta através de processos dinâmicos de ocupação real do espaço urbano relacionados com a complexidade da vida das cidades e com um incipiente processo metropolitano*”.

É necessário apontar as estratégias no continente sul americano que proporcionaram a diversificação de ocupações devido a choques territoriais com nações estrangeiras.

Devido à ocupação e avance das colônias portuguesas em regiões espanholas, a cidade de Montevidéo se caracteriza pela sua tardia fundação entre 1724–1930 (Fig. 3.15), onde se inicia a construção dos primeiros traçados urbanos, isto devido às lutas constantes com as armadas portuguesas durante os dois séculos anteriores, que marcam a cidade como uma fortificação estratégica<sup>19</sup>.

A cidade não nasce vinculada à região portuária, mas inicialmente se instala além da costa (Fig. 3.16), em um penhasco de aproximadamente 1500 metros, na direção aproximada leste-oeste e por uns 900, metros na direção norte-sul, projetada por um sistema



(Fig. 3.17) - Vista de Montevideu, região portuária, partindo da cidade velha.  
Fonte: Gutiérrez, Ramón; 190. p.277.

de muralhas, baseada na quadricula espanhola, instalado em uma situação geográfica peculiarmente formada por uma península, baía e cerros costeiros, instaurada a partir de uma praça central, "Plaza Zavala"

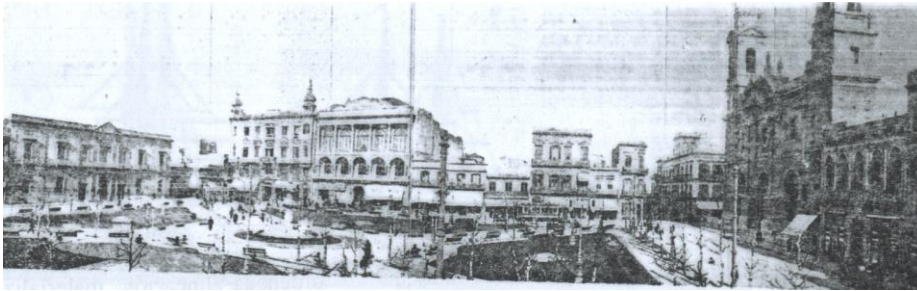
Devido ao seu atraso, a cidade cresce a partir do ano de 1788 estabelecendo o seu auge econômico, devido ao livre comércio que, nos anos seguintes, a estabelece como cidade comercial e portuária.

E a partir de 1805 com 9.359 habitantes, os primeiros tratados urbanos para a re-qualificação das áreas habitacionais, as antigas "manzanas" passaram a ser substituídas, por tipologias arquitetônicas significativas, compostas por casas de pátios de muros médios e de alinhamento ordenado. Percebe-se claramente na composição da cidade a influência marroquina em seus telhados<sup>20</sup>.

A cidade cresceu conforme as suas diversidades econômicas, segregações sociais se tornaram elementos na paisagem urbana. As melhores edificações foram concentradas na área norte da península, enquanto os demais setores, foram destinados à população indigente.

A partir de 1829, a cidade passa a se adaptar à retirada das muralhas históricas que marcará as primeiras décadas do





(Fig. 3.18) - Vista de La Plaza Mayor em 1915. Fonte: Gutiérrez, Ramón; 190. p..275

século XIX. Percebe-se nesse momento a transformação da sociedade e da política local, passando de uma cidade absolutista ao modelo de uma cidade liberal (Fig. 3.17).

Este século passa a ser um período de reafirmação da cidade nos mercados internacionais, o que possibilita o fortalecimento econômico, a entrada de tecnologias e o fortalecimento da área portuária que se renova durante o período de 1901-1909 (Fig. 3.18). Tornando-se um exemplo arquitetônico das grandes construções de espaços cobertos, exemplo este perceptível nos modelos europeus que advém desde 1850.

A arquitetura é marcada pela forte influência europeia, principalmente pela presença de construtores italianos, os quais projetam os moldes de ocupação espacial para modelos clássicos do começo do século.

A centralidade do porto gera e determina não apenas a arquitetura, mas também as atividades bancárias e financeiras, que possibilitaram o fortalecimento do poder político, cultural e social, o que proporcionou a forte imigração ao país.

O porto passou a ser o elemento chave para a geração e incremento do setor terciário, o qual ocasionou o aumento das exportações, os sistemas produtivos e a aparição das indústrias.



As expansões populacionais para novas áreas e as construções em altura originaram uma nova paisagem na cidade durante as primeiras décadas do século XX, em declínio a partir da década de 1970, devido ao autoritarismo implantado no país em 1973.

Esse período foi seguido pela destruição de monumentos históricos, a desfiguração do centro histórico e a ocupação inadequada dos espaços urbanos.

A partir da década de 1980 a mudança do panorama se dá a partir da conservação de setores urbanos definidos pelo Patrimônio Histórico do município. Essas edificações concentram as principais atividades da cidade, Ministérios, hospitais, porto, banco central, bolsa de valores, templos, oficinas administrativas, etc. Sendo esta área a mais importante do país.

Os aspectos aqui envolvidos pelas administrações espanholas, quanto à ocupação territorial, administrativa e política divergem não apenas na infraestrutura, mas também nas formas de ocupação do espaço e formação de sua paisagem. Desta maneira, *os portugueses traziam, ao chegar, uma experiência de vida em aldeias, vilas e cidades erigidas em condições semelhantes. Tal*

*era o caso de São Paulo, cujo centro ainda hoje se desenvolve sobre a primitiva colina: tal era o caso do Rio de Janeiro, que após à instalação primitiva, em local menos abrigado, seria construído no Morro do Castelo. Tal era o caso de Olinda, cujas características de implantação mais facilmente seriam reconhecidas pelo contraste estabelecido com o Recife<sup>21</sup>.*

A cidade do Rio de Janeiro fundada no ano de 1502 na região e descrita por Frei Vicente de Salvador, *está em vinte e três graus abaixo do trópico de Capricórnio, e impropriamente se chama de rio, e um braço do mar, que ali entra por uma boca estreita que se pode facilmente defender de uma parte a outra com artilharia; mas dentro faz uma baía ou enseada em que entram muitos rios e tem perto de quarenta ilhas, das quais as maiores se povoam e as menores servem de ornamento ao sitio, ou de portos onde se abriguem os navios. Estas comodidades e outras muitas deste rio e baía, junto com a fertilidade da terra, a faziam digna de ser povoada, quando se povoaram as mais do Brasil.*

O núcleo histórico foi fundado inicialmente no Morro de São Januário, foi transferido, após à batalha contra os franceses, para a região do Castelo por Mem de Sá, após alguns anos foi instalado

no Morro Cara de Cão devido à sua privilegiada posição estratégica, caracteriza-se pela ocupação em uma localidade geograficamente acidentada, mas privilegiada, por a permitir a visualidade com o mar<sup>22</sup>.

No ano de 1639, o centro se transfere para a região da várzea, onde são instaladas as infra-estruturas administrativas, comerciais e econômicas da cidade, concentrando em apenas um único conglomerado de atividades.

No ano de 1714 a cidade ainda está organizada de maneira primária, diferente dos centros pulsantes de Buenos Aires e Montevideú. E deste período a fortificação em muralha elaborada por D. João V, com o intuito de se proteger a cidade contra invasões terrestres.

A Fortificação permitiu organizar o núcleo urbano, o que é perceptível em 1750, à assimetria entre a Casa do Governador, Convento e Capela, além dos espaços públicos destinados a procissões religiosas e cerimônias oficiais da época.

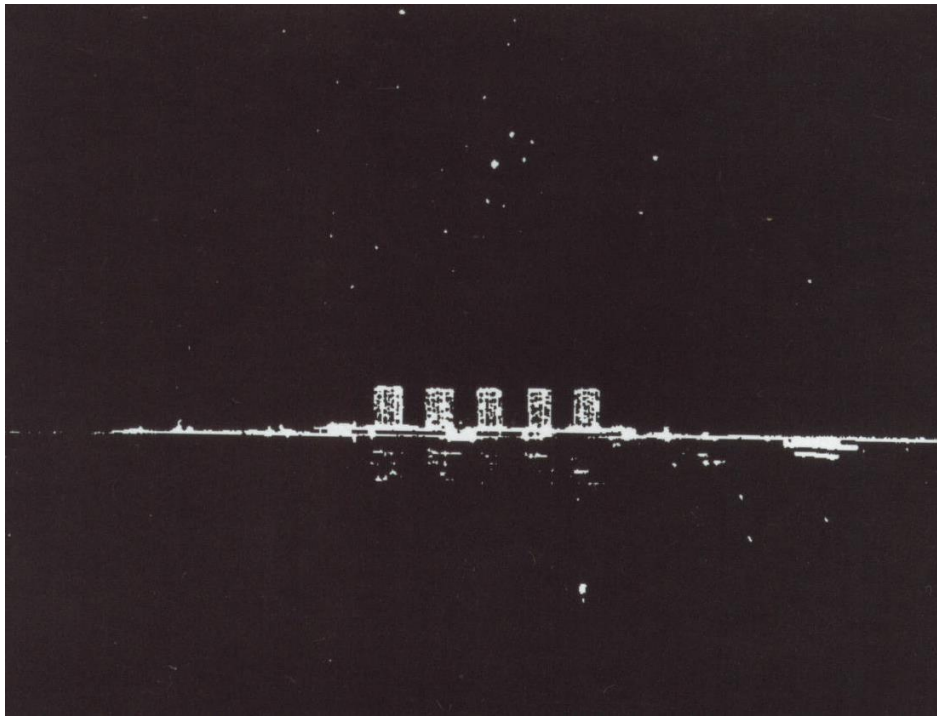
A estrutura básica era formada por quarteirões que alternavam ruas de frente e traseiras, casas geminadas formavam as ruas de maneira insalubre e, diferente das quadras espanholas, as portuguesas careciam de iluminação e pátios.

O crescimento da cidade se dá a partir da chegada da família real ao Rio de Janeiro, já capital do Brasil desde 1763. Vale realçar que este fato é devido à descoberta de minas de ouro em Minas Gerais. A cidade passava a assumir uma importância estratégica para o enriquecimento da coroa.

Este período, no qual a regência se estabelece no país, deu origem ao crescimento populacional de brancos e escravos, e neste período que se estabelecem as áreas periféricas. O conjunto urbano da cidade se estabelece predominantemente nas áreas de várzea, expandindo gradativamente a malha urbana.

Em meados de 1812, surgem as primeiras transformações propostas a partir de intervenções urbanísticas, as quais consistiam no atêrro de áreas alagadiças, arruamento e calçamento, obras de infra-estrutura urbana, como água, iluminação pública e tratamento de praças e espaços públicos.

Neste período ocorrem os primeiros atêrros nas áreas de mangue, a implementação de infra-estrutura de transporte é emergente o aparecimento de uma abastada burguesia mercantil. Este panorama se estende até 1889 com a ocupação das áreas do mar com setores de habitação. Este aspecto proporciona padrões de segregação, o reflexo está presente nas construções, elemento



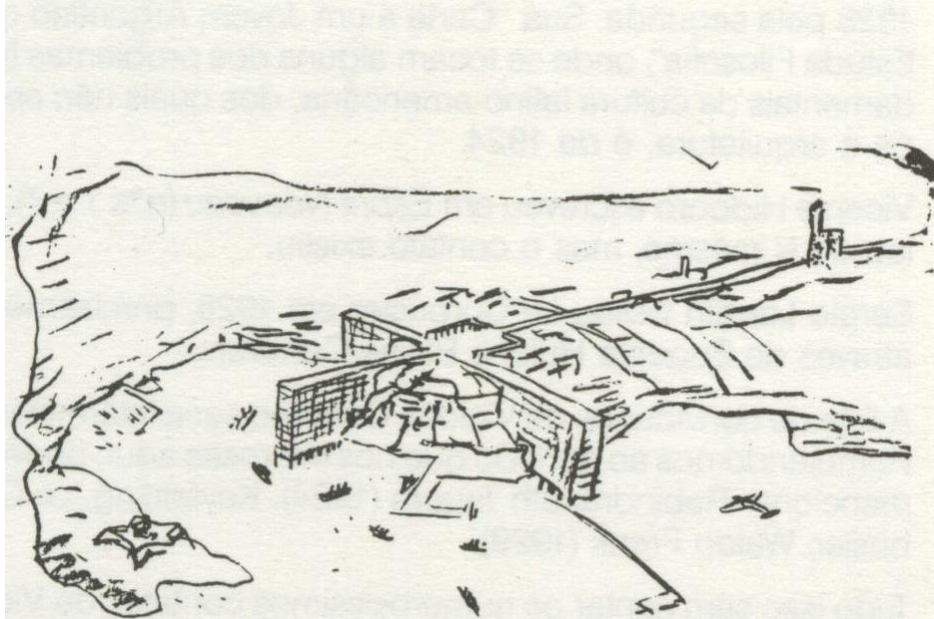
(Fig. 3.19) – Proposta para Buenos Aires, elaborado por Le Corbusier durante sua visita à cidade no ano de 1929. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p.1984.

este, não implementado nas regiões Norte, sendo abastecidas pelas linhas férreas, acelerando o processo de crescimento e expansão das indústrias. É neste período que se fortalecem as peculiaridades entre as regiões costeiras e os subúrbios cariocas<sup>23</sup>.

A partir do começo do século XX a cidade assume uma posição competitiva com Buenos Aires, porque entre 1903-1906 o estabelecimento da cidade como metrópole ocorre a partir do aparecimento e ampliação de avenidas para o tráfego de automóveis, baseados na planificação de Haussman, desde a concepção artística e estrutural dos eixos da cidade, através da imitação urbana de Paris. A implementação de infra-estrutura portuária de cargas e transporte, em decorrência da produção cafeeira deste período, elevou o desenvolvimento da metrópole.

O avanço em direção do mar se dá com o desmonte do Morro do Castelo e o aterro da Ponta do Calabouço, ligando à ilha de Villegaignon. É na década seguinte, 1930, ocorre a ocupação do Aeroporto Santos Dumont nessa área.

O período que se segue antecede o processo da modernidade não apenas do Rio de Janeiro, mas a de Buenos Aires também, este fato se com a passagem de Le Corbusier pelo continente sul americano (Fig. 3.19).



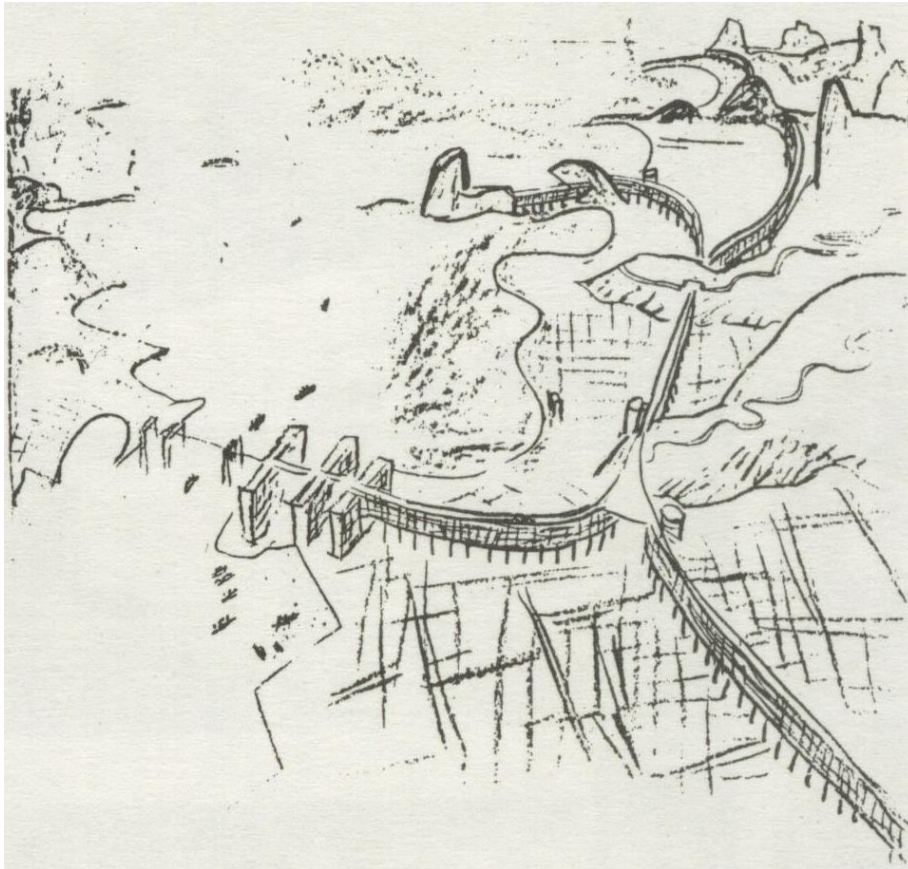
(Fig. 3.20) - Proposta para Montevideu idealizada ao longo de sua acentuada topografia por Le Corbusier durante o ano de 1929.

Nas áreas de Montevideu e Rio de Janeiro, Le Corbusier apresenta a proposta dos monoblocos Longitudinal, mas com características próprias de formato, organização espacial e assentamento geográfico. Le Corbusier abre o caminho da modernidade através da compreensão geográfica e da experimentação poética da forma, através do emprego do traçado cartesiano. Para cada cidade surge uma temática própria que se adapta às diversidades.

Para Montevideu (Fig. 3.20) e (Fig. 3.21) a cidade assume a forma de um T e curvas sinuosas para o Rio de Janeiro, propostas estas que visam apoiar os edifícios à geografia local existente.

A cidade de Buenos Aires está ligada diretamente à sua formação dos pampas, proporcionando ao projeto elaborado por Le Corbusier características associadas, tanto à topografia, quanto à relação dos edifícios existentes e sua poética com o noturno da cidade.

Do ponto de vista urbano, o arquiteto limitou-se a aceitar as condições dos terrenos na América-latina, sendo o laboratório de experiências proporcionadas pelo sobre-vôo nas cidades, no ano de 1923, o que permitiu a sua vinda no ano de 1936 para marcar o



(Fig. 3.21) - Proposta para Montevideu, pensada por Le Corbusier.

continente com a sua proposta do ministério da educação no Rio de Janeiro.

Estes projetos antecedem os projetos para a cidade de Argel, o qual proporciona um novo direcionamento na organização e concepção da malha urbana da cidade, reflexo deste ensaio nas capitais latinas.

## NOTAS

---

<sup>1</sup> Santos, Milton. *Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana*. São Paulo, Editora Hucitec 1982. p. 37

<sup>2</sup> Gutiérrez, Ramón. *Arquitetura Latino-Americana: Textos Para Reflexão e Polêmica*. Studio Nobel, 1989. p.33

<sup>3</sup> Santos, Milton. *Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana*. São Paulo, 1982. Editora Hucitec.p. 16

<sup>4</sup> Malta Campos, Candido. *Visões da cidade no Pensamento Brasileiro e Iberoamericano: Projeto CAPES/MECD (Nº033/2001)*. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2001. p. C6-6

<sup>5</sup> Dirección de Arquitectura y Urbanismo de Chile. Chile, 1937. Disponível em <<http://www.cau.cl>>

<sup>6</sup> Gutiérrez, Gutiérrez. *Arquitetura Latinoamericana em el Siglo XX*. Milan. Editoriale Jaca Book S.p.A. 1996. p. 24

<sup>7</sup> Corbusier, Le. A Carta de Atenas.. São Paulo. Editora Hucitec Edusp, 1993.

<sup>8</sup> Varas, Alberto; Buenos Aires *Metrópolis*. Equipo de Investigación. LAMUR-GSD-FADU. Buenos Aires, 2000, p.66.

<sup>9</sup> Gutiérrez, Ramón. *Arquitetura Latinoamericana em el Siglo XX*. Milan, Editoriale Jaca Book S.p.A 1996. Cap.I p. 21

<sup>10</sup> Idem. Ibid. Cap.I p. 32

<sup>11</sup> Idem. Ibid. Cap.I p. 22



---

<sup>12</sup> Idem. Ibid. Cap.I p. 19

<sup>13</sup> Varas, Alberto, *Buenos Aires natural + artificial*. Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje. Primera edición, Madrid, Impresión A. G. Grupo S. A. 2000.

<sup>14</sup> Gutiérrez, Ramón. *Centros Históricos – América Latina – Testimonios de una Identidade Cultural*. Colombia. Editora Escala. 1990. p.256

<sup>15</sup> Varas, Alberto, *Buenos Aires natural + artificial*. Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje. Primera edición. Madrid, Impresión A. G. Grupo S. A. 2000.

<sup>16</sup> Idem. Ibid.

<sup>17</sup> Idem. Ibid.

<sup>18</sup> Idem. Ibid.

<sup>19</sup> Gutiérrez, Ramón. *Centros Historicos – América Latina – Testimonios de una Identidade Cultural*. Colômbia, Editora Escala.1990. p.276

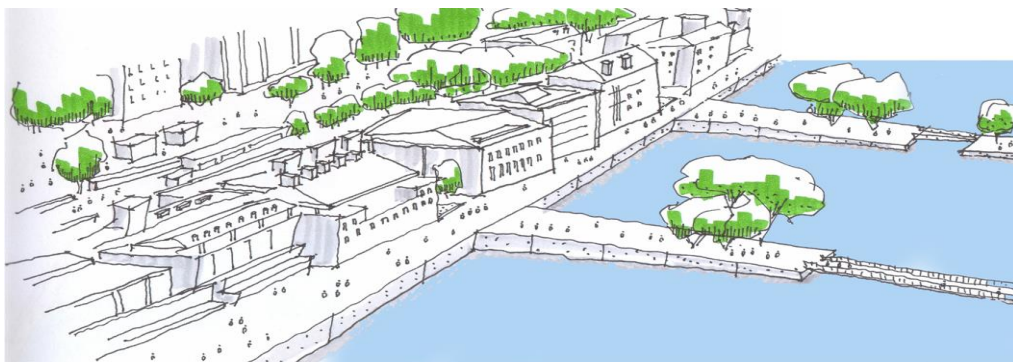
<sup>20</sup> Idem. *Arquitectura y Urbanismo em Iberoamerica*. Manuales Arte Cátedra. Madrid 1997. Cap.V. p.84

<sup>21</sup> Magalhaes, Claudia Fernanda. *Visões da cidade no Pensamento Brasileiro e Iberoamericano: Projeto CAPES/MECD (Nº033/2001)*. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2001. p. C5-8

<sup>22</sup> Idem. Ibid. p. C5-13

<sup>23</sup> Idem. Ibid. p.C5-17

## 04.0 O PROBLEMA. A RELAÇÃO CIDADE-ÁGUAS.



04.1 Contexto	100
04.2 Decadência	106
04.3 Processos de reconversão	111
04.4 O resgate urbano das áreas portuárias	119
04.5 Os portos sul-americanos	123
Notas	133

## 04.1 Contexto

A fronteira marítima tem sido explorada nas últimas duas décadas como uma das mais importantes formas de renovação urbana da metrópole. Isso por causa dos portos das grandes cidades estarem se tornando obsoletos, as necessidades atuais, dando origem áreas degradadas da cidade.

A partir da década de 90, a reutilização dos patrimônios: físicos, sociais e econômicos, passaram a serem revitalizados pelos modelos urbanos na busca do renascimento econômico das regiões degradadas da metrópole.<sup>1</sup>

Às transformações recentes dos meios de produção da economia atual, onde muitas áreas produtivas se criam em repetidas mutações<sup>2</sup>.

Esta relação se dá pelas transformações ocorridas entre os sistemas de modernização portuário e a transferência de centros de apoio tecnológico para áreas centrais; o deslocamento da cidade e o surgimento de novas tecnologias, como novos tipos de 'containers', equipamentos de transporte terrestre e portuário.

Estes espaços são caracterizados pelos aspectos que permitem nas determinadas cidades litorâneas, o desenvolvimento

econômico e a sua expansão. Passado determinado período, as áreas portuárias se desassociam da malha urbana em decorrência de não possuírem ligação com zonas de atividades secundárias ou terciárias, tais como equipamentos de serviços, áreas comerciais ou atividades urbanas que interagem com o tecido urbano<sup>3</sup>.

O porto, devido a sua característica histórica torna-se um fragmento da metrópole, isto por não, mais, atuar como uma porta de entrada e saída de suas economias. Este aspecto leva a percepção e a inversão das atividades de uma metrópole em decorrência de suas diversificadas dinâmicas.

Essas variam conforme a relação existente entre os tipos de fronteiras, podendo ser diretamente entre o mar e o rio, ou, entre a tipologia de colonização originou a estrutura fundiária da metrópole.

É perceptível a sobreposição de diversas características históricas e comerciais, criando malhas urbanas, diversificadas dentro do território de uma metrópole<sup>4</sup>.

Esta relação surge a partir da interação entre a escala da cidade e suas dinâmicas, permitindo em muitos casos a substituição de suas atividades portuárias. Isto ocorre não apenas com o crescimento das economias, mas está vinculada com as atividades



(Fig. 4.1) – A cidade de Frankfurt, recuperação do bairro da estação, através da ocupação das áreas abandonadas da linha férrea. Fonte: Powel, Kenneth; 2000. p. 196

globais que originam estruturas que são administradas pelas alfândegas terrestres, denominadas de portos secos.

Essa característica possibilita identificar a competitividade entre as cidades geradas a partir dos diversos modelos econômicos, que se apoiam nos sistemas informatizados de telecomunicações.

“A articulação entre o local e o global nos novos processos produtivos estrategicamente dominantes: serviços avançados e indústria de alta tecnologia, a necessidade de se obter novos padrões de assentamento espacial, tanto em países desenvolvidos como naqueles em via de desenvolvimento; a constituição de uma qualidade urbana ao redor do processo de polarização espacial intrametropolitana, com um novo sentido histórico”.<sup>5</sup>

Estas atividades são perceptíveis em cidades cujas redes de ligações, tanto tecnológicas quanto geográficas, permitem a dinamização das economias locais.

Essas atividades não ocorrem pontualmente nos grandes centros europeus, mas de maneira global, o intercâmbio se dá a partir das necessidades sociais e econômicas<sup>6</sup>.

A gestão global ocorre entre as relações existentes das distintas economias metropolitanas(Fig. 4.1). às,





(Fig. 4.2) – O setor de Kop van Zuid foi remodelado através da recuperação costeira dos armazéns e galpões degradados. Proporcionando a re-qualificação do eixo portuário com o centro urbano. Fonte: Powel, Kenneth; 2000. p. 115.

“cidades como Hong Kong, Osaka, Frankfurt, Paris, Zirich, Los Angels, San Francisco, Amsterdã e Milão como gestoras globais, enquanto a outras secundárias como Madrid, Barcelona, São Paulo, Buenos Aires, México, Taipei e Moscu”<sup>7</sup>.

Algumas destas metrópoles mundiais, tanto as de economias globais, quanto de economias locais, têm na sua origem a ligação com as águas, construção da cidade está vinculada com as economias surgidas a partir das áreas portuárias. Tais como Buenos Aires (Argentina), Nápoles, Gênova (Itália) e Amsterdã (Holanda)<sup>8</sup>.

Essa relação também ocorre nas áreas portuárias das cidades Latino-Americanas, como nos portos de Havana, em Cuba, de Valparaíso e Ancud, no Chile, de Buenos Aires, na Argentina, de Montevideu, no Uruguai, de Assunción, no Paraguai e de Belém, Santos e Rio de Janeiro no Brasil.

É precisamente nos aspectos históricos, que as cidades portuárias podem ser divididas através de quatro estruturas básicas, possibilitando a revitalização portuária, conforme a sua relação espacial com a metrópole<sup>9</sup>:

**a. relação porto-cidade:**

- através da sobreposição espacial, não sendo direta com a metrópole, relação surge diretamente a água, compondo paisagens e



(Fig. 4.3) –O movimento criado nas áreas portuárias através da inserção de atividades ícones, como por exemplo, embarcações históricas, no conjunto marítimo da área de Liverpool, Inglaterra. Fonte: Del Rio, Vicente. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

morfologias específicas, tais como Roterdã (Fig. 4.2), Amsterdã (Holanda) e Sevilha (Espanha).

- *fronteira natural da cidade*, tais como Barcelona (Espanha), Rio de Janeiro, Montevidéu, Baltimore (EUA) e Gênova (Itália).

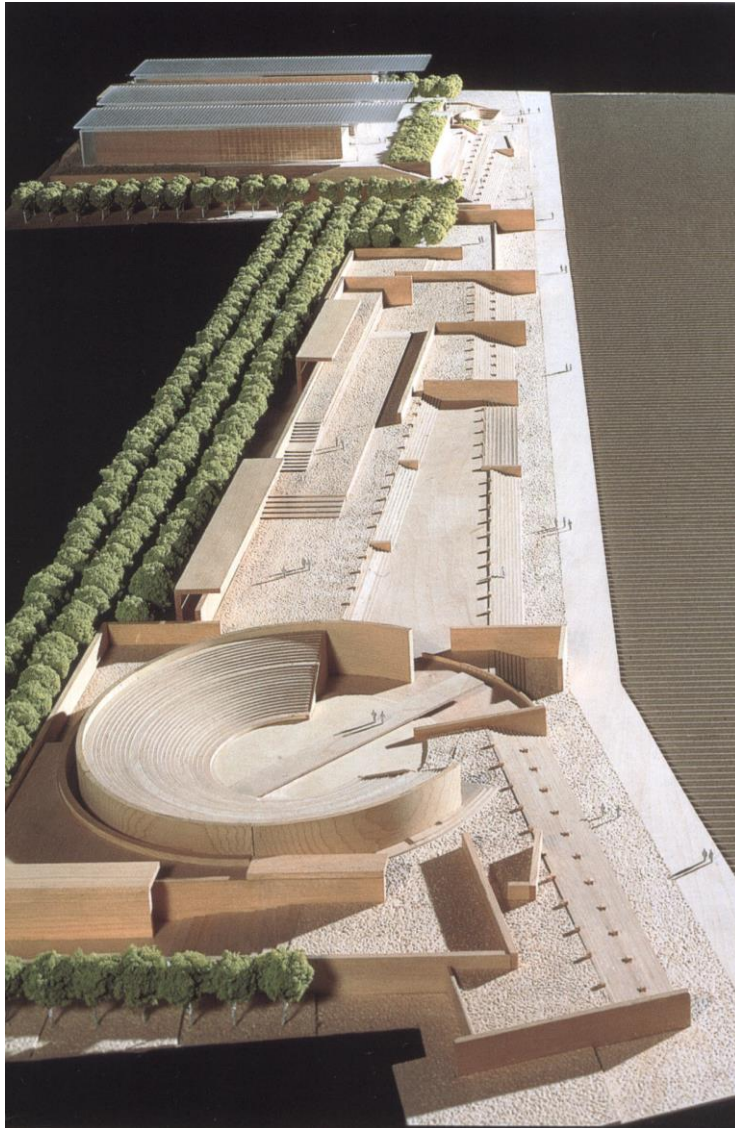
- *como uma peça desvinculada*, mas que pode ser amarrada através da malha urbana existente, tais como Docklands Glasgow (Londres) e Osaka (Japão).

**b. a forma do porto:**

A estrutura básica está formada entre os setores industriais e comerciais, originando o desenho das áreas portuárias que caracterizam relações específicas com as águas.

- *diques perpendiculares à água*, através de um desenho estrutural dominante, este tipo de estrutura fundiária do porto permite a adaptação a transformações, como nos portos de Boston, Barcelona e Gênova.

- *recintos de água*, dão forma aos grandes portos metropolitanos, essa disposição permite a criação de espaços urbanos integrados ao desenvolvimento da metrópole, possibilitando grandes intervenções urbanas, como nas áreas portuárias de Roterdã, Londres e Liverpool (Fig.4.3).



(Fig. 4.4) – Recuperação das antigas áreas industriais da frente marítima da cidade de Kobe, Japão. O projeto ícone de revitalização urbana é o museu em homenagem as vítimas do terremoto de 1995. Fonte: Powel, Kenneth; 2000. p. 75.

- *ilhas artificiais*, estão presentes na construção dos grandes portos, através da inserção de áreas artificiais, criando peças independentes que organizam os diques. Esse artifício está presente na construção dos portos asiáticos, tais como em Kobe e Nanko Osaka (Fig.4.4).

#### c. *o tamanho do porto*

À diversificada possibilidade de se identificarem tipologias portuárias, decorre em função da escala, da relação com a cidade e do posicionamento geográfico; é possível quantificá-los através da ocupação espacial e da relação existente com a malha da cidade.

Esta escala portuária é necessária para se identificar os elementos que englobam as intervenções, sua relação com as macro-economias presentes nos portos das cidades de Roterdã, Amberes e Londres (Fig.4.5). Totalizam áreas aproximadas de 800 ha, as quais superam as intervenções realizadas na América-latina, como por exemplo, nos portos de Valparaiso, Santos e Puerto Madero que não ultrapassam os 170 ha.

#### d. *os mecanismos de gestão*

Às tipologias de gestão portuária são diversificadas quanto as relações públicas-privadas,, podendo ser fragmentadas e diversas, ocorre devido as atuações das administrações locais,





(Fig. 4.5) – A regeneração do espaço urbano da península de Greenwich, mostrando abaixo o Canary Wharf, em Londres através da maquete desenvolvida para o projeto de reurbanização proposto por Richard Rogers. O projeto acabou não sendo desenvolvido no processo de privatização devido a imposição de Margaret Thatcher, durante a década de 1980. Fonte: Powel, Kenneth; 2000. p. 99

originando corporações internacionais de capitais privados, denominadas de concessionárias.

## 04.2 Decadência

O processo de transformação das áreas portuárias se no ano de 1970 com as conexões globais, a partir do fortalecimento de determinados mercados. Esta estrutura proporcionou novas dinâmicas entre os agentes sociais e econômicos, por meio de redes de informação<sup>10</sup>.

A característica da modificação das relações metropolitanas, ocasionou a união entre, governos, territórios e a sociedade civil, integrando-os aos interesses dos órgãos públicos. O “protecionismo exportador” origina o fortalecimento de novos fluxos econômicos, ocasionando a integração entre diversas sociedades. Este intercâmbio de relações possibilita o aparecimento de uma produção cultural ativa, voltado para as demandas dos mercados globais.

As dinâmicas destes processos proporcionaram a descaracterização dos territórios influenciados pelas adaptações das sociedades as condicionantes econômicas globais. Dá-se início

aos choques sociais, que são originados pelas crises econômicas que estão baseados nos investimentos de capital fixo.

Esta problemática proporciona a perda de identidade das metrópoles, principalmente, na estrutura de produção industrial e na de serviços portuários. Estes setores, influenciados pelas economias mundiais, originando uma,

“nova dinâmica ao território, mais complexa, determina a descontinuidade, gera os espaços residuais – o terreno vago – e faz emergir uma organização até então inédita, da fluidez e rede de fluxos nesse território”<sup>11</sup>.

Essas relações em uma metrópole são originadas pela substituição dos territórios, isto é, as massificações das identidades exportadoras, comerciais e sociais. Originam-se novas relações territoriais, a metrópole e seus usuários adaptam-se as dinâmicas globais global, substituindo desta forma as características locais de uma cidade.

As novas lógicas globais apontadas por Milton Santos, descrevem a importância da informação como um instrumento essencial da inversão de características que transformam as cidades durante o século XX:

“Antigamente, sobretudo antes da existência humana, o que reunia as diferentes porções de um território era a energia,

oriunda dos próprios processos naturais. Ao longo da história é a informação que vai ganhando essa função, para ser hoje o verdadeiro instrumento de união entre as diversas partes do território<sup>12</sup>”.

Esse aspecto, que descaracteriza as sociedades, tem ao longo do século, proporcionado ao espaço urbano, características específicas de espaço urbano e morfologia arquitetônica. Esta qualificação está presente nos territórios da América-latina, sendo o foco para a recuperação dos centros urbanos degradados, podem ser apontadas às cidades de Santiago (Chile), São Paulo (Brasil) e a Assunción (Paraguai).

Essa descaracterização da morfologia espacial realçou-se nos setores que foram substituídos pelas novas tecnologias de infra-estrutura, especificamente, nas áreas portuárias.

Tornando estas estruturas urbanas obsoletas ao desenvolvimento da metrópole, as conexões aéreas deram origem aos novos fluxos, desarticulando na América-latina áreas portuárias como Buenos Aires e Rio de Janeiro.

Este fato é o resultado da fragmentação entre os espaços de ligação da cidade. O centro e o porto se desarticulam, dando origem aos vázios urbanos, sendo, estas áreas, dotadas em

determinados casos de tecnologias que não suportam as demandas locais.

Estes grandes elementos de infra-estrutura presentes nos portos, devido a sua obsolescência tornam-se barreiras, impedindo a integração espacial com os centros urbanos. Isto ocorre devido a presença de equipamentos sucateados, tais como: pátios ferroviários, vias expressas elevadas, além das áreas de carga e descarga dos píeres, armazéns e galpões ao longo das áreas litorâneas<sup>13</sup>.

A estes aspectos somam-se ao completo deteriorimento e a má administração pública em relação as administrações privadas existentes nos setores portuários.

“As novas estratégias de competitividade dentro do fenômeno da globalização apoderando-se das áreas portuárias e ‘waterfronts’ como os locais perfeitos para espetáculos mediáticos ou eventos ocasionados que também lucram com a sua centralidade e acessibilidade”.

Estas relações são notáveis nos portos e nos centros urbanos das cidades de Montevideú, Buenos Aires e Rio de Janeiro. Este fato produz o desligamento de áreas ou manchas urbanas dentro do tecido das metrópoles, em específico, não apenas nos centros deteriorados ou nas periferias emergentes. Às áreas

portuárias são os elementos sucateados de potencial, tanto de desenvolvimento quanto de gentrificador<sup>14</sup>.

Estas realidades estão relacionadas com a competitividade geradas pelas macros e micros economias globais, proporcionando a disputa entre sociedades e territórios em prol do desenvolvimento das estruturas fundiárias locais.

As áreas de expansão se originam nos setores degradados, a 'reconversão' e a recuperação dos usos e das atividades das estruturas existentes proporcionam o surgimento de novas funções econômicas e espaciais que estão intrinsecamente ligadas às populações heterogêneas que carecem de infra-estrutura básica nestas áreas.

### 04.3 Processos de reconversão urbana

A possibilidade de integração entre os distintos aspectos operantes de uma cidade desencadeia dinâmizações econômicas, sociais e transformações em áreas centrais.

Isto leva a compreender inicialmente que os aspectos metropolitanos passam por uma abordagem temporal que tem como foco, a releitura das inter-relações existente nos territórios.

Tais atividades, presentes na metrópole, como, as ligações existentes entre edifícios privados, áreas públicas, setores de abastecimento, eixos ferroviários e alfândegas portuárias.

*“Na escala do edifício procede-se à transformação das funções geram-se adaptações demandadas pela dinâmica da sociedade local e do território envolvente. Edificações de uso histórico com funções ultrapassadas são reconvertidas funcionalmente e adaptadas espacialmente aos novos usos. Surgem as reciclagens arquitetônicas”.*<sup>15</sup>

É perceptível na construção dos planos, a oscilação entre a produção de novas normativas que se sobrepõem as características das malhas urbanas das cidades. Como por exemplo, a reformulação da cidade de Paris, com a intervenção do eixo Haussmaniano, proporcionando continuidade a estrutura urbana de tecido pré-

definido. Esta influência também é perceptível nas intervenções monumentais das décadas de 20 na cidade de Buenos Aires<sup>16</sup>.

A composição espacial no continente sul-americano está presente nas estruturas urbanas portuárias devido a sua ligação com a produtividade local e da possibilidade de adquirirem uma maior acumulação de recursos<sup>17</sup>.

A recomposição urbana se dá a partir dos tipos de agentes atuantes no desenvolvimento dos planos metropolitanos. Há nas administrações públicas o comprometimento com os capitais internacionais advindos da iniciativa privada, como indutores diretos da implantação e gestão de intervenções urbanas dentro da metrópole.

Estas intervenções nas metrópoles surgem através de grupos econômicos privados. Sendo estes proprietários de parcelas significativas dentro de um território, especificamente em áreas portuárias, férreas, militares, etc.

Essas localidades são engendradas como nos de potenciais elevados, possibilitando a articulação de investimentos e de intervenções que originam mercados secundários através do estabelecimento de estruturas econômicas apoiadas na produção cultural, na sociedade civil, e nos setores secundários de serviço.

Originando conglomerados de investidores em pólos de desenvolvimento local<sup>18</sup>.

Cabe, então ressaltar as diferenças básicas.

#### **Plano estratégico**

- Plano integral com objetivos territoriais;
- Prioriza os projetos, mas não os localiza espacialmente;
- Baseado no consenso e na participação de todas as suas fases;
- Utilização de análises qualitativas e de fatores críticos;
- Plano de compromissos e acordos entre agentes para a ação imediata em curto prazo;
- É um plano de ação.

#### **Plano Diretor**

- Ordenança do espaço urbano;
- Determina os usos do solo no seu conjunto, localizando com precisão os sistemas gerais e as grandes atuações públicas;
- O desenho é de responsabilidade da administração e participação a posterior;
- Utilização de estudos territoriais e do meio físico;
- Plano normativo para regularização da ação privada futura possível;



- É um plano para regular a ação.

Este tipo de agente é gerado a partir de intervenções de capitais privados, servindo como matrizes básicas para o surgimento de transformações pontuais dentro de uma malha urbana. Isto se dá a partir da identificação de elementos que proporcionem operações futuras entre as administrações locais e os novos setores econômicos gerados pelo surgimento de novas áreas.

“Geram-se adaptações demandadas pela dinâmica da sociedade local e do território envoltório. Edificações de uso histórico com funções ultrapassadas são re-convertidas funcionalmente e adaptadas espacialmente aos novos usos. Surgem as reciclagens arquitetônicas”<sup>19</sup>.

Esses fatores permitem apontar os planos urbanos como potencializadores de transformações, caracterizando pólos de interesses, alimentados pelas necessidades globais, tanto socialmente, quanto economicamente.

“O esgotamento do Planejamento territorial clássico e a ambigüidade de um projeto de grande porte supostamente ilhado, obrigando a propor um planejamento adequado a natureza das intervenções que correspondem aos novos espaços”<sup>20</sup>.



(Fig. 4.6) – Frente marítimo da cidade de Lisboa, em Portugal, antecedendo as construções previstas pelo plano urbano preposto para a Exposição Mundial de 1998. Fonte: Expo Lisboa; 1998. p.17.

A qualificação espacial dos projetos urbanos passa pela necessidade de serem integrados a metas econômicas de longo prazo e a adaptação e transformação das sociedades locais, incorporando novas identidades culturais.

Estas transformações nos portos sul-americanos, assim como os das cidades de Lisboa (Portugal, Fig.4.6) e de Bilbao (Espanha Fig.4.7 e Fig.4.8), incorporam novas territorialidades e novos fluxos sócio-econômicos. Percebe-se que estas intervenções têm como objetivo, a recuperação de áreas, cujas atividades tornaram-se obsoletas, tais como áreas portuárias, estações, quartéis e indústrias<sup>21</sup>.

Estas áreas potencializam transformações fundiárias, permitindo a recuperação das ligações entre os centros históricos e as águas, originando novas centralidades. Estas são requalificadas por meio de estratégias que potencializam o desenvolvimento urbano, criando;

“um caráter integrado, une uma certa diversidade de usos de determinadas qualidades formais; Dá respostas aos déficits que condicionam o desenvolvimento da cidade, reforçando decisivamente as dinâmicas existentes; Constituem elementos transformadores de determinadas áreas da cidade”<sup>22</sup>.



(Fig. 4.7) – A baía da cidade de Bilbao ampliada ao longo da década de 1990, colocando fim as limitações espaciais, devido à duplicação de sua capacidade. Este acabou por se configurar num dos mais relevantes propósitos de reestruturação produtiva já realizado. Fonte: Autoridade Portuária de Bilbao; 2003.

Esta abordagem da construção dos novos territórios é dada a partir do planejamento estratégico de determinados setores de uma metrópole, diferindo dos planos diretores, para isto é necessário que sejam apontadas<sup>23</sup>:

- As transformações pontuais são baseadas em análises, diretamente condicionadas a inversões econômicas nos pontos críticos;
- Os diagnósticos das intervenções urbanas levam em consideração as situações territoriais, econômicas e administrativas, que são oriundas das dinâmicas sociais;
- A avaliação dos possíveis cenários desejáveis se baseia pela elaboração de projetos físicos, programas econômicos e sociais, atividades administrativas, etc;
- As transformações ocorrem nas estruturas de acessibilidade, serviços, espaços culturais, áreas administrativas, setores públicos, sociedade civil, infra-estrutura econômica e infra-estrutura espacial;
- As ações diretas de transformação no território, tempos de intervenção, novos fluxos e dinâmicas espaciais proporcionam previsões futuras de desenvolvimento espacial, apontando



(Fig. 4.8) – O museu Guggenheim tornou-se o ícone da reestruturação urbana na cidade de Bilbao, Espanha. Fonte: Autoridade Portuária de Bilbao, 2003.

os riscos existentes entre os setores fundiários e administrativos, sociedade civil e poder público;

- As relações diretas com os planos urbanos convergem em novas estruturas físicas, em previsões futuras de fluxos, em conjuntos de análises que englobam os processos de construção e intervenção por meio de diagnósticos e prognósticos, etc.
- A ação de agentes públicos e a iniciativa privada atuando como elementos estruturais para o desenvolvimento da intervenção urbana.

A estrutura básica administrativa dos planos urbanos e das previsões temporais que intervêm no território, integram –se necessidades locais e globais entre as demandas econômicas e os novos valores culturais. Através da revitalização das morfologias e das sociedades de uma metrópole<sup>24</sup>.

Estes elementos são incorporados as demandas dos órgãos públicos e privados, caracterizando a intervenção urbana como um agente resultante de uma nova realidade econômica.

A partir destas condicionantes, a malha urbana incorpora elementos que formam novas características espaciais, através da



reconversão dos setores degradados da metrópole, tais como os galpões industriais e os armazéns de estocagens dos portos.

Todos os grandes centros passam pela necessidade de recuperarem suas malhas morfológicas, devido ao crescimento das atividades urbanas e do deslocamento de funções geradas pelas economias.

A recuperação destes territórios, através de capitais privados e públicos, qualificam os centros das metrópoles por meio do emprego de novos programas e usos. Esta mesma permite dinamizar as funções espaciais e gerar além de novas atividades, o surgimento de espaços públicos qualificados, o desenvolvimento urbano contínuo, o fortalecimento de setores habitacionais e comerciais e a sustentabilidade ambiental das áreas de intervenção<sup>25</sup>.

Conforme a reorganização do tecido urbano, é possível a integração entre as malhas consolidadas e as novas proposições espaciais, tal como ocorrem nas cidades de Buenos Aires e Barcelona.

A criação de novas relações entre os centros urbanos e as fronteiras marítimas, proporciona a mudança da centralidade de uma metrópole, caracteriza as



(Fig. 4.9) – A orla da cidade de Boston, tornou-se um ícone durante a década de 1970 por ser um dos primeiros projetos de waterfronts no mundo, a intervenção contou com a mescla de usos, tais como restaurantes e píers públicos. Fonte: Del Rio, Vicente. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

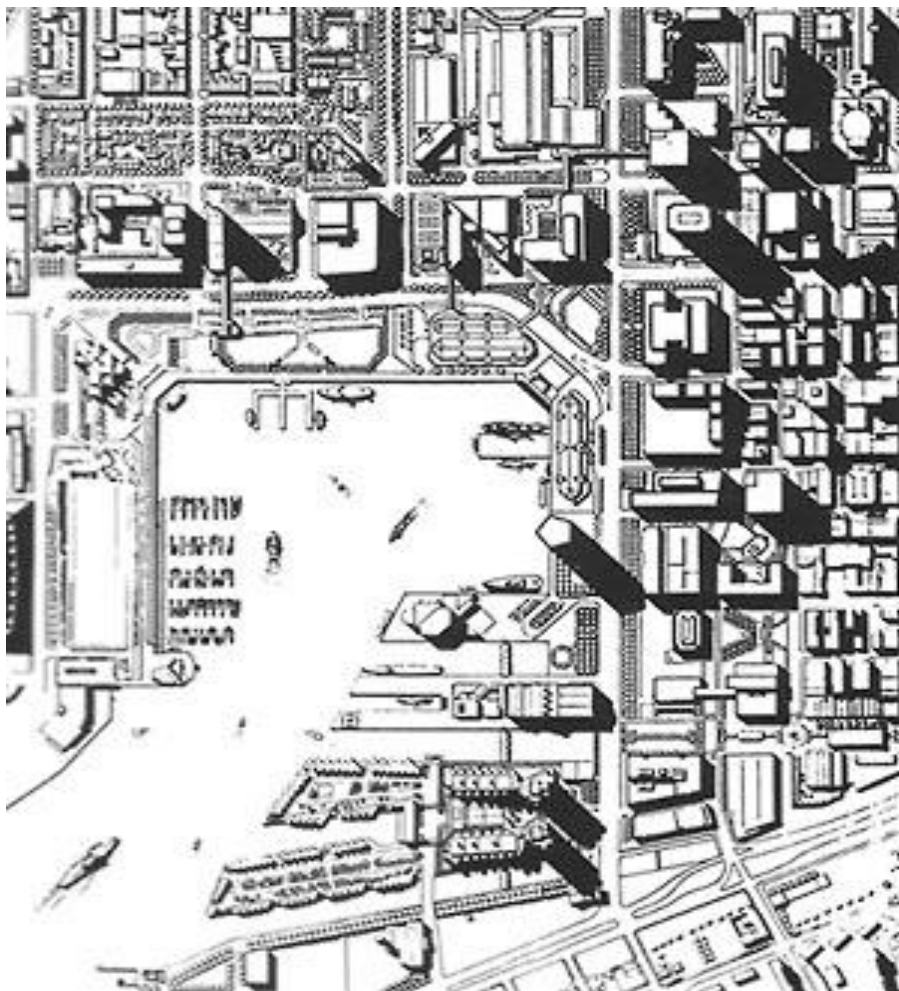
“áreas fronteiriças centrais e periféricas, originam o surgimento de infra-estruturas e nos de comunicação, zonas terciárias, articulação entre os setores públicos e privados, mudanças das escalas da metrópole, ampliação do território local, explosão urbana de usuários e serviços, além do surgimento de condições para o desenvolvimento econômico<sup>26</sup>”.

#### 04.4 O resgate urbano das áreas portuárias

A espacialidade e o potencial de transformação destes setores iniciando a partir da década de 70 com o processo de requalificação dos vazios urbanos da metrópole, através da intensificação e mescla de usos Fig. (4.9).

A recuperação destes setores está voltada para as transformações do patrimônio existente na cidade. É um aspecto direcionado para o desenvolvimento sustentável de novos campos. Tais como o econômico, social, cultural, habitacional, turístico e recreacional<sup>27</sup>.

Este aspecto envolve a integração das áreas portuárias a metrópole através dos planos urbanos estratégicos. Tendo como



(Fig. 4.10) – A orla de Baltimore, nos EUA, caracterizou-se como um dos pioneiros na recuperação das frentes marítimas, conectando o centro urbano as áreas reconvertidas do litoral portuário. Fonte: Del Rio, Vicente. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

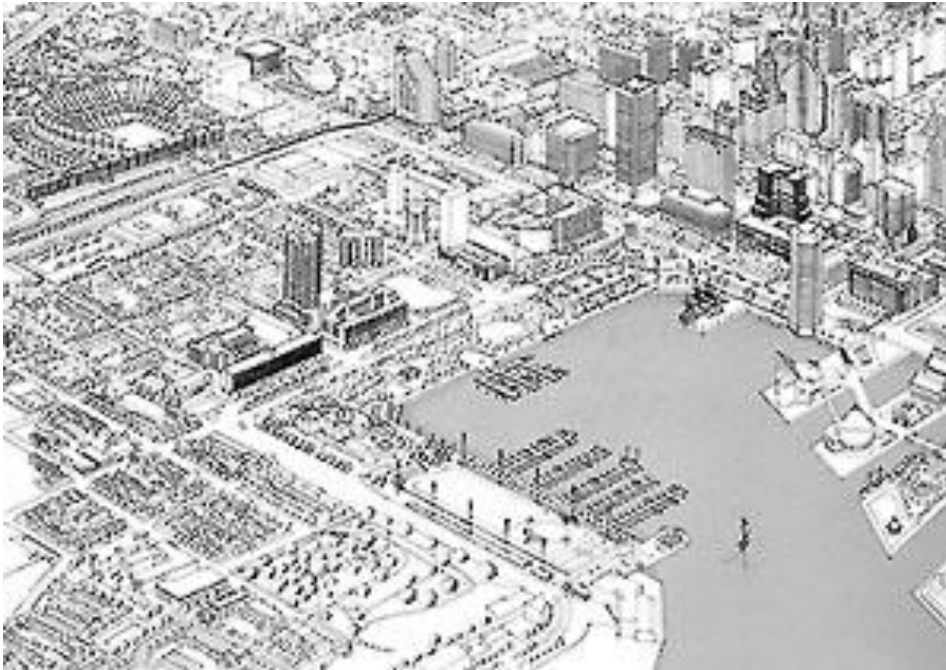
mote a recuperação destas por meio de intervenções pontuais que dependem de um processo contínuo de ações integradas.

As movimentações envolvendo a reestruturação das áreas litorâneas, visa a inserção de projetos catalisadores de atividades econômicas, na sua grande maioria a formulação de centros comerciais, envolvem atividades, hoteleiras, lojas e restaurantes, museus, marinas públicas e áreas habitacionais.

Portanto, estas áreas têm sido palco de programas e objetos de revitalização e desenvolvimento, as quais visam tornar-se novamente um setor integrado as funções metropolitanas. Possibilitando a comparação destas transformações com áreas de “shoppings centers”, devido a necessidade de serem empregadas “lojas âncoras” visando atração de consumidores.<sup>28</sup>

A revalorização das áreas de frente de água é um fator mundial ocasionado pelo crescimento do turismo cultural e temático. A construção destes espaços em um a metrópole ocorre nas áreas portuárias, devido a existência de potenciais, paisagísticos, lúdicos, logísticos e imobiliários<sup>29</sup>.

Desta forma é necessário apontar o processo de planejamento estratégico em longo prazo, como por exemplo, o caso de Baltimore (EUA, Fig. 4.10 e Fig. 4.11)., um dos Planos Urbanos



(Fig. 4.11) – A orla de Baltimore, nos EUA, perspectiva geral que demonstra as áreas projetadas para a área central e para o porto, previstos para o ano de 2000. Fonte: Del Rio, Vicente. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

portuários pioneiros na integração e revalorização do espaço urbano da metrópole com uma área portuária.

Durante a década de 50, a região portuária apresentava junto ao centro urbano o processo de degradação do tecido urbano da metrópole. Esta área tornou-se o primeiro projeto de renovação urbana nos EUA.

O processo de reconversão passou pela transformação de alguns quarteirões da área central de negócios, conservando edifícios não tombados e proporcionando a mescla de usos. Tais como áreas de escritórios, lojas, teatro, hotel e áreas de habitação da classe-média baixa.

A interligação com o porto iniciado em uma segunda etapa partiu através da reconversão dos miolos dos quarteirões interligados através de praças rodeadas de lojas e bares, com garagens públicas no subsolo e instalaram-se os pioneiros sistemas de passarelas para pedestres, interligando os prédios em direção a linha das águas<sup>30</sup>.

A transformação litorânea do porto de Baltimore consistiu na recuperação das marinhas públicas e píeres por meios da inserção de atividades turísticas portuárias, tais como barco-escola, réplicas históricas de embarcações e barcos de passeio.





(Fig. 4.12) – A atração dos projetos arquitetônicos ao longo das margens portuárias, tem como atrativo conjuntos e centros comerciais abastecidos por áreas turísticas consolidadas. Contendo restaurantes, museus, lojas, e atividades culturais. Detalhe da orla de Baltimore, nos EUA. Fonte: Del Rio, Vicente. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

Além da instalação de redes hoteleiras, centros comerciais, edifícios mistos, pavilhões de exposição e novos equipamentos públicos, proporcionando a integração de uma nova morfologia na paisagem da metrópole (Fig. 4.12).

Outro exemplo de requalificação portuária é o porto histórico da cidade de Gênova (Itália), que desde 1492 integra o centro histórico da metrópole com as águas, sendo um dos principais portos do mediterrâneo.

Esta é uma cidade na qual consta com uma ativa produção comercial e industrial devido a dinamicidade de seu centro urbano, este aspecto ao longo dos anos tem propiciado transformações da costa e dos píeres que interligam o centro através de eixos de serviços e setores habitacionais.

Em 1992, devido ao V centenário da travessia de Cristóvão Colombo pelo Atlântico, a cidade através do projeto de requalificação do porto do arquiteto Renzo Piano, promoveu a ligação entre as áreas degradadas do antigo porto e os setores de lazer e serviços do novo porto<sup>31</sup>.

Este aspecto permitiu a recuperação dos atracadouros, armazéns do início do século XXI, de desenho de engenheiros ingleses, além dos píeres e edifícios administrativos que

possibilitaram a transformação de bulevares, de restaurantes, centros de comércio, setores de exposição e áreas públicas de convívio.

A preocupação em de integrar áreas novas a metrópole, passa pela inversão dos eixos de expansão devido a necessidade de se integrarem novos fluxos a frente marítima. Essa característica permeia as intervenções em todas as metrópoles, cuja relação histórica com as águas têm permitido o seu desenvolvimento e o surgimento de sociedades econômicas ativas.

Esta relação é perceptível nos portos como o de Buenos Aires com o projeto de Puerto Madero, Bilbao com a cidade Olímpica de 1992, assim também como nas transformações de Londres de Roterdã e de Barcelona.

#### 04.5 Os portos sul-americanos

O continente sul-americano é uma mescla de arquitetura e natureza recheada de conquistas e fracassos que nasceram a partir da entrada de novas culturas pelos nossos litorais. A poética dos primeiros assentamentos em nosso continente se construiu tendo o mar como responsável gerador das correntes

marítimas. Dando início não apenas aos mercados do novo mundo, mas séculos de destruição das nossas raízes e do nosso território.

“Nossos olhos se voltam para a idéia de construir as cidades americanas na natureza, estabelecendo novos raciocínios sobre o estado das águas, das planícies e das montanhas, a espacialidade de um continente, novos horizontes para nossa imaginação quanto à forma e o engenho das coisas que haveremos de construir”<sup>32</sup>.

As articulações marítimas entre os portos sul-americanos são possíveis através das ligações geográficas existentes nas regiões do canal do Panamá ou do Cabo Horns, enquanto que outros, através da Bacia da Prata.

Essas conexões permitem identificar a criação de pólos de economias potencialmente centralizadas, que surgem a partir da comunicação entre os centros consolidados. Especificamente na região sul do continente, através dos portos de Buenos Aires, Montevideu (Uruguai) e Rio de Janeiro (Brasil), não apenas pela sua proximidade, mas levando-se em conta o seu posicionamento estratégico quanto as atividades globais e o seu posicionamento geográfico, permitindo uma articulação concisa entre as demais



(Fig. 4.13) – Porto de Valparaíso, atual patrimônio mundial da humanidade.  
Fonte: Enciclopédia Encarta; 2000. CD ROM

nações do continente, não apenas territorialmente, mas também historicamente.

É possível se identificar uma rede de conexões portuárias no continente por meio das bacias locais ou pelas costas do Atlântico ou do Pacífico. Por exemplo, a integração entre os portos de Belém, Santos, Cabo Horns, Chiloé, Valparaíso (Fig. 4.13), Arica, permitiria a ligação também entre os portos equatorianos e colombianos, originando um ciclo com o canal do Panamá.

“Estas novas cidades metropolitana devem ser entendidas como uma rede, ou um sistema, de geometria variável, articulada por nós, pontos fortes de centralidade, definido por sua acessibilidade”,<sup>33</sup>.

As cidades e seus centros se articulam entre os espaços fundiários ou portuários, devido as suas demandas e sua competitividade que é originada pela qualidade de vida e pelo tipo de governabilidade que é exercido no território.

É perceptível a interligação através das relações culturais, sociais, profissionais, mercadológicas, que criam relações entre as diversidades existentes no território e as respectivas demandas.

Dentro deste processo, os recursos financeiros das nações globais interagem com as políticas locais, com os centros tecnológicos, com os investimentos privados e com as

transformações fundiárias. Estabelecem-se novos fluxos econômicos que proporcionam transformações espaciais e governamentais das metrópoles.

A cidade somente absorve estas características através das grandes concentrações econômicas, permitindo através da espacialidade, a criação de conexões entre pólos de desenvolvimento que atuam como gerenciadores de redes fundiárias da estrutura da cidade.

Esses pólos atuam como nos de desenvolvimento, podendo ser estruturados a partir, dos meios de transporte, das alfândegas aéreas, dos terminais rodo-ferroviários e das estações portuárias de abastecimento.

Sendo interligados pelos meios de comunicação, tais como pólos tecnológicos e centros informatizados. Dinamizando os mercados através das relações globais. Os processos são gerados a pelas transformações espaciais, dando origem aos conglomerados econômicos. Sendo, os setores básicos impulsionadores de produções culturais com características globais e industriais.

É a partir desta possibilidade econômica que ocorrem,

“atuações destinadas a intervir nas bases produtivas de uma cidade segundo os objetivos do protecionismo exportador. Não

convém nem mitificar a abertura e nem apostar unicamente em produtos vendáveis e nos mercados externos. É preciso avaliar as possibilidades que oferecem os produtos, as habilidades e os recursos (materiais, técnicos e culturais) da região metropolitana e apostar em linhas de produção que se consideram competitivas a médio prazo. Quase sempre, o êxito dos processos de reconversão de zonas portuárias ou atracadouros, de regiões têxteis ou de zonas turísticas, tem se apoiado no tratamento de novos recursos e de atividades pré-existentes<sup>34</sup>.

As diversificadas tipologias portuárias originadas a partir da adaptação geográfica, permite o surgimento de novas economias que potencializam os mercados em crescimento. O caso das áreas portuárias das cidades do Rio de Janeiro, Montevideú e Buenos Aires abrangem regiões históricas significativas e economicamente fortalecidas.

Devido ao porte dos seus portos, as estruturas fundiárias existentes permitem a criação de parcerias entre os órgãos públicos e investidores internacionais, como o sucedido no caso de Puerto Madero. Percebe-se que estas áreas portuárias não são apenas as portas de entrada das metrópoles, mas também áreas de escape, como saídas alternativas para o crescimento local e econômico.





(Fig. 4.14 e Fig. 4.15, acima) – Desenhos conceituais para o projeto urbano Carrerra 15 para o centro de Bogotá. Fonte: Colégio de Arquitetos da Colômbia. Disponível em <[www.arquicol.com](http://www.arquicol.com)>

(Fig. 4.16, esquerda) – Implantação do projeto Carrerra 15 para o centro de Bogotá. Fonte: Colégio de Arquitetos da Colômbia. Disponível em <[www.arquicol.com](http://www.arquicol.com)>

As diversidades presentes nas áreas portuárias do cone sul ocorrem devido,

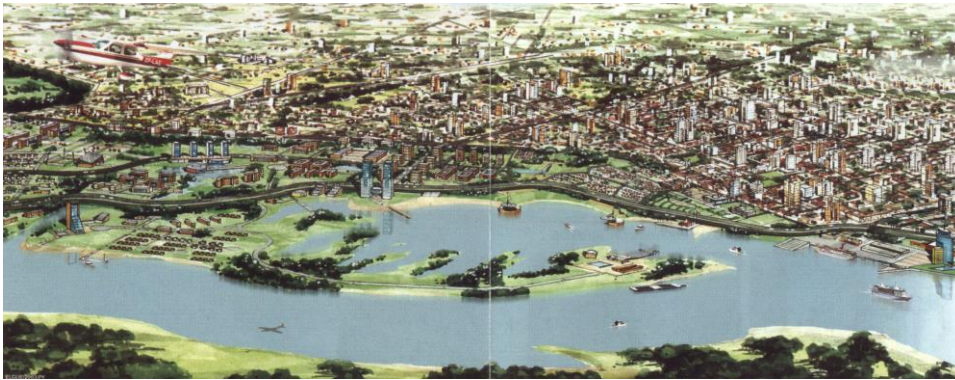
“aos efeitos sociais das políticas de ajuste que se uniram às desigualdades e marginalidades herdadas, à debilidade da malha sócio-cultural das cidades e aos graves déficits de infraestrutura e serviços públicos, retrasando o emergir das cidades.”<sup>35</sup>.

Esse aspecto tem sido produzido pela descontinuidade sócio-cultural, o fortalecimento de economias locais tem gerado crises devido a capitais econômicos não fixos nos territórios, além da administração dos poderes públicos.

A partir da década de 90 estas problemáticas sociais passaram a ser incorporadas como elementos que potencializaram o desenvolvimento de determinadas metrópoles, este tipo de desarticulação sócio-espacial permitiu a transformação em países como na cidade do México (México), a cidade de Bogotá (Colômbia) e Buenos Aires.

Assim como no Brasil a aplicação de planos estratégicos permitiu a requalificação de determinados setores urbanos, através do incentivo de agentes privados com parcerias públicas locais. Como exemplo podem ser apontados os projetos do Eixo Tamandatei em São Paulo (Brasil), o projeto Carrerra 15 em Bogotá





(Fig. 4.17) – Costa atlântica de Assunción, projeto Costanera Norte, desenvolvimento do pólo histórico da Baía metropolitana. Fonte: Governo Municipal de Assunción. Disponível em <[www.aia.com.py](http://www.aia.com.py)>



(Fig. 4.18) Baía de Assunción. Fonte: Governo Municipal de Assunción. Disponível em <[www.aia.com.py](http://www.aia.com.py)>

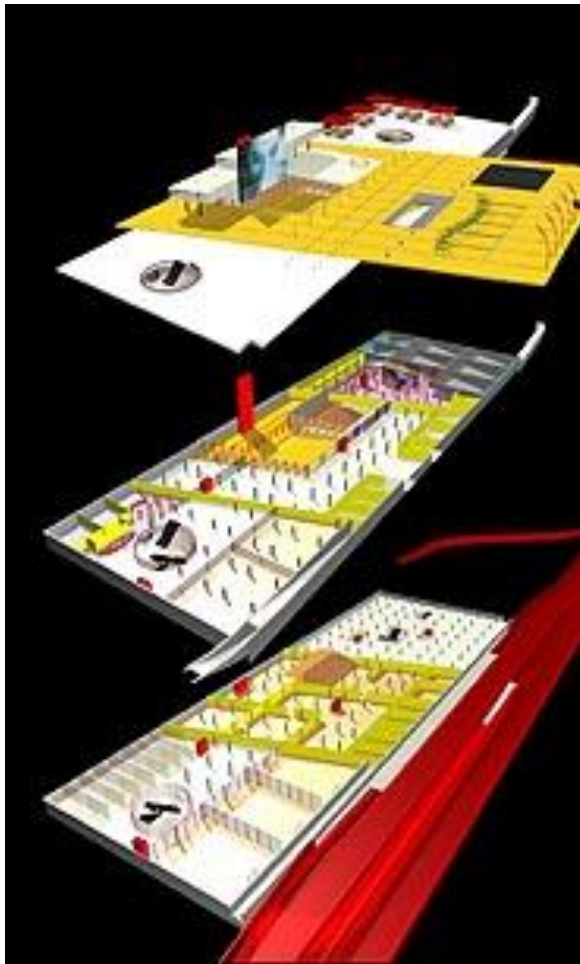
(Colômbia, Fig. 4.14, Fig. 4.15, Fig. 4.16), Puerto Madero em Buenos Aires, as Ramblas de Montevideú, O Píer Mauá no Rio de Janeiro, e o projeto “Franja Costera” na baía de Assunción (Paraguai, Fig. 4.17 e Fig. 4.18) e a Costanera Norte em Santiago (Chile, Fig. 4.19, Fig. 4.20, Fig. 4.21)

As cidades latino-americanas, através da organização de seus estados e do surgimento de parcerias, permitiram o aparecimento dos grandes projetos de desenvolvimento urbano que possibilitou a autonomia local e o fortalecimento econômico dos territórios, partindo de transformações políticas iniciadas durante o ano de 1990.

As ligações terrestres possibilitam a criação de economias, fortalecendo novas centralidades, através de infra-estruturas locais, novos padrões de qualidade de vida aprimoradas nos espaço públicos, integrando a sociedade aos governos, através das planificações estratégicas das cidades.

A concentração e o surgimento de capitais na metrópole se qualificam através de três características em comum nos projetos de requalificação urbana<sup>36</sup>;

- a. A necessidade de uma economia globalizada;



(Fig. 4.19 esquerda, Fig. 4.20 acima e Fig. 4.21 abaixo) - Projeto para o Rio Mapocho na Capital Santiago no Chile. Os projetos têm a ação de investimento privados oriundos de uma parceria com o grupo italiano "Costanera Norte", o qual conta com os direitos contratuais dos montantes econômicos resultantes do empreendimento. Por um período de 30 anos Fonte: Disponível em <[www.uchile.cl](http://www.uchile.cl)>



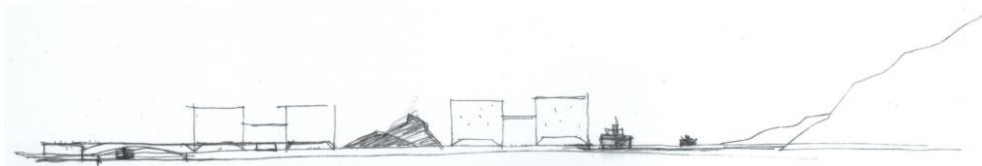
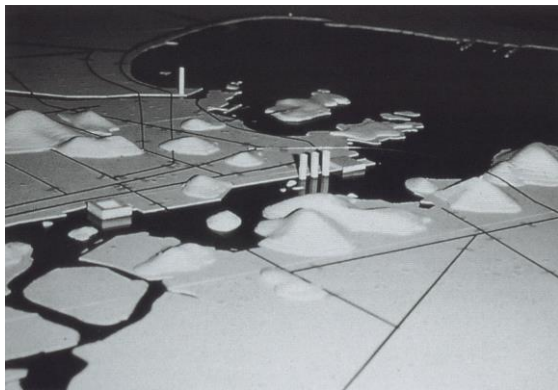
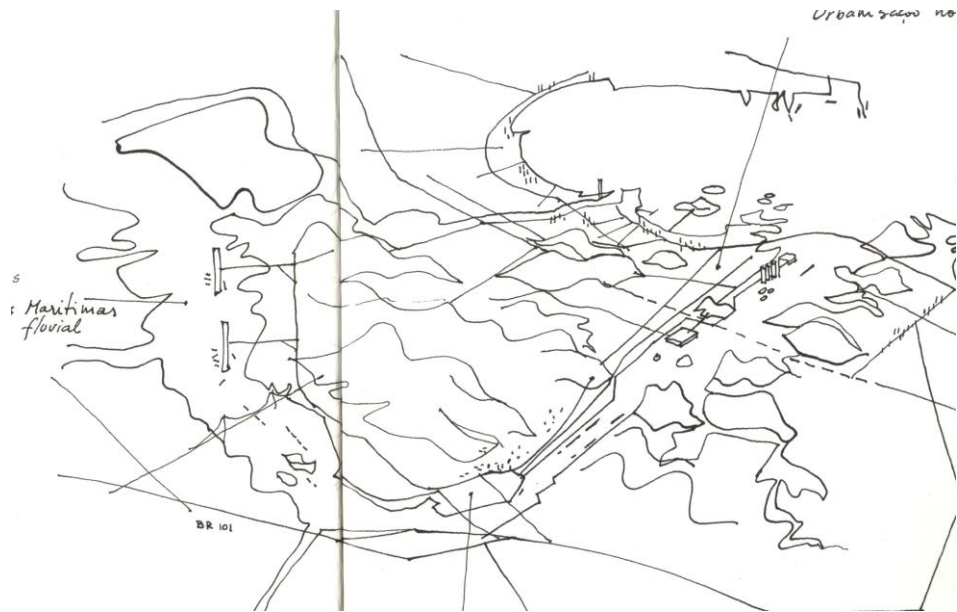
- b. A atuação dos agentes governamentais entre os setores públicos e privados;
- c. Os desenvolvimentos econômicos, sociais e culturais, originados através da participação da sociedade civil local.

As metrópoles em desenvolvimento se articulam a partir da relação global entre os fluxos e produções econômicas. Estas atividades se sobrepõem com novas morfologias urbanas, visando os processos sócio-culturais e os meios de produção de novos setores de serviço.

Este aspecto engloba os eixos de expansão da metrópole e as áreas portuárias. Esta relação no continente sul americano apresenta setores degradados e tecnologicamente atrasados quando comparados aos grandes portos de Roterdã e Barcelona.

Similarmente apresenta a concentração de galpões, píers e atracadouros que historicamente possibilitaram o desenvolvimento da metrópole. Por terem sido substituídos por outros sistemas de transporte, deram origem aos fragmentos urbanos, não possibilitando a integração entre a cidade e as águas.

"A virtude das águas não deve pressupor a exclusão das atividades humanas, visto que o porto é um evento já da



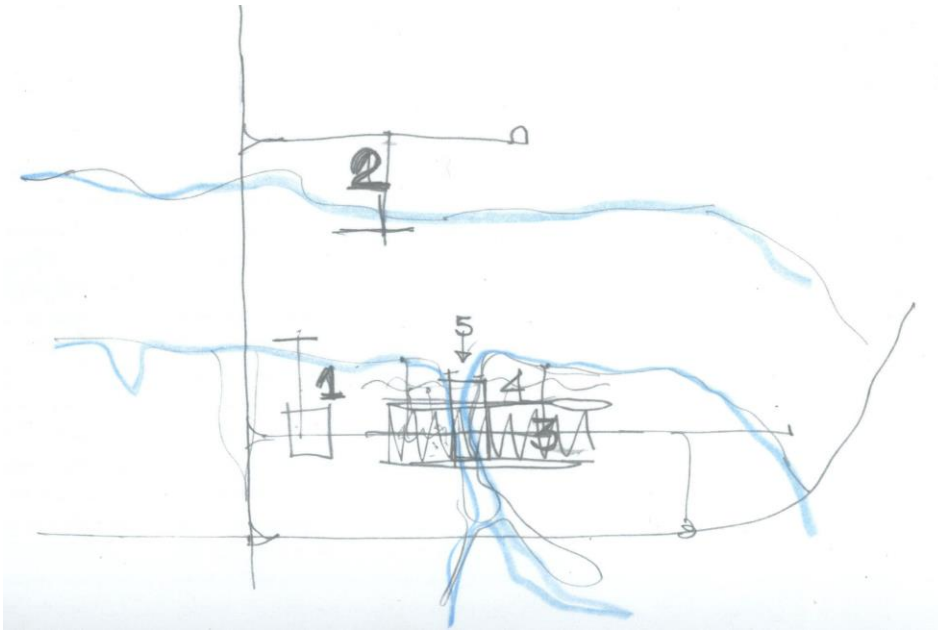
natureza, transformado na história com as ações dos homens. Através do porto a cidade nunca dorme; esta sempre em atividade vital, marcada com as luzes e o movimento dos seus engenhos"<sup>37</sup>.

É possível apontar como experiência projetual a Baía da cidade de Vitória (Brasil, Fig. 4.22, Fig. 4.23, Fig. 4.24) ensaio este de 1993 do arquiteto Paulo Mendes da Rocha. A composição deste projeto se baseia na preservação do canal, da origem da baía e as áreas de mangue, através do emprego de fazendas marinhas. A integração com o centro histórico da metrópole ocorre a partir da elaboração de uma esplanada que através de um eixo espacial, constitui a ligação entre os novos espaços de serviço e a cidade.

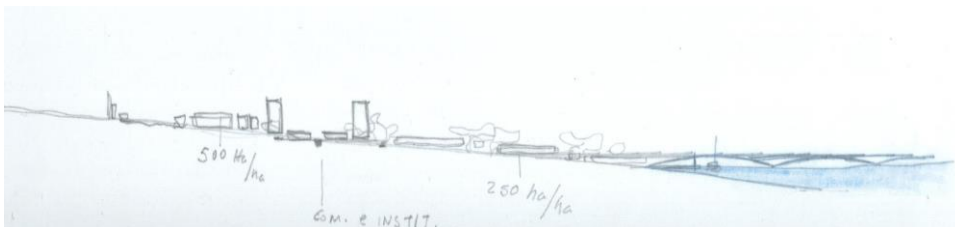
Esta esplanada é o elemento articulador que permite a continuidade (Fig. 4.22 esquerda, Fig. 4.23 da malha urbana) e o aspecto arquitetônico permite a ligação com a malha urbana. A esplanada se abre para o mar, tendo as águas, pois, postada de maneira aberta para o mar, tendo como amostragem desta paisagem a circulação das embarcações que uma nova territorialidade ao litoral. A conformação de edifícios e a inserção de uma esplanada permite a identificação de arquiteturas adaptadas as condições locais. Para isso, o arquiteto propõe a partir do projeto da Cidade do Tietê (Brasil, Fig. 4.25, Fig. 4.26, Fig. 4.27) projetada em

1980 entre as cidades de Lins e Novo Horizonte, um grande porto fluvial. Incorporando através de um complexo sistema de transporte





(Fig. 4.25 esquerda. Fig. 4.26 acima e Fig. 4.27 abaixo) – Projeto para a cidade do Tietê de Paulo Mendes da Rocha. incorpora a metrópole como um elemento de ligação ao longo do continente através de conexões por meio dos rios que compõem a hidrografia do continente sul americano. Fonte: Artigas, Rosa: 2001. p.19.



rodoviário e ferroviário a interligação do território a partir da Bacia Amazônica e a Bacia do Prata. A amplitude do grande porto fluvial, de porte intercontinental permitiria a interligação do projeto com as regiões do Pará, Minas Gerais, Mato Grosso e o estado de São Paulo.

O projeto visa a exploração do continente através das águas, adaptado as condicionantes naturais e as intempéries existentes entre as bacias do Paraná e o litoral. Essa conexão é a estrutura inicial que possibilitaria a ligação não apenas aquática, através dos rios, mas terrestre, através da linha férrea. O projeto permitiria ligações entre as ferrovias que seguem a noroeste, com a Bolívia e sudoeste, sentido Piracicaba. Essas áreas, interligadas também originariam alternativas para as áreas portuárias, como a de Santos, a qual criaria novas relações com os portos de Angra dos Reis, São Sebastião e Paranaguá. Possibilitando a interligação entre as baías de Montevideú-Buenos Aires. O porto assim como em outros centros, permite a requalificação espacial por meio das atividades de serviços, indústria e novos estaleiros, possibilitando a recuperação e a requalificação de edifícios degradados.

## NOTAS

<sup>1</sup> Del Rio, Vicente. *Em busca do tempo perdido. O renascimento dos Centros Urbanos(1)*. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>2</sup> Leite, Carlos. *Fraturnas Urbanas e a Possibilidade de Construção de novas territorialidades metropolitanas: A Orla Ferroviária Paulista*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002. p.104

<sup>3</sup> Harvey, David. *A Condição Pós Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 10.ed. São Paulo: Perspectiva, 1995. p.91

<sup>4</sup> Busquets, Joan; Alemany, Joan. *Plan estratégico de Antigo Puerto Madero*. Buenos Aires 1990. p. 14

<sup>5</sup> Borja Jordi; Castells, Manuel. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. Políticas Urbanas en La Globalización. Editora Taurus Pensamiento, 2001.

<sup>6</sup>Harvey, David. *A Condição Pós Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 10.ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.p.92

<sup>7</sup> Borja Jordi; Castells, Manuel. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. Políticas Urbanas en La Globalización. Editora Taurus Pensamiento, 2001.

<sup>8</sup> Busquets, Joan, Alemany, Joan. *Plan estratégico de Antigo Puerto Madero*. Buenos Aires 1990. p 6

<sup>9</sup> Idem. Ibid.

<sup>10</sup> Teixeira, Luciana Guimarães. *Intervenção em Áreas Portuárias e Revitalização Urbana: O caso da Zona Portuária de Belém do Pará*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003. ap. 171.

---

<sup>11</sup> Leite, Carlos. *Fraturnas Urbanas e a Possibilidade de Construção de novas territorialidades metropolitanas: A Orla Ferroviária Paulistana*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002. p. 110

<sup>12</sup> Santos, Milton. *Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana*. Editora Hucitec. São Paulo, 1982. Cap I.p.16.

<sup>13</sup> Del Rio, Vicente. Voltado às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1). Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>14</sup> Santos, Milton. Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana. Editora Hucitec. São Paulo, 1982. Cap II. p.37.

<sup>15</sup> Leite, Carlos. *Projetos urbanos: operando nas bordas (1)*. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>16</sup> Varas, Alberto. Buenos Aires *Metrópolis*. Equipo de Investigaciones – Buenos Aires 2000. Cap I. p. 46

<sup>17</sup> Santos, Milton. *Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana*. Editora Hucitec. São Paulo, 1982. Cap I. p. 17

<sup>18</sup> Rojas, Eduardo; Villaescusa, Rodríguez Eduardo; Wegelin, Emiel. *Recuperación de Áreas Centrales, Una opción de desarrollo urbano en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. Paginação irregular.

<sup>19</sup> Leite de Souza, Carlos. *Projetos urbanos: operando nas bordas (1)*. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>20</sup> Borja Jordi; Castells, Manuel. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. Políticas Urbanas en La Globalización. 6ª edição. Editora Taurus Pensamiento, 2001. Cap. VI. p.235-262

---

<sup>21</sup> Toussaint. Michael; Vassalo., Rosa. *Lisboa Expo 98*. Editora Blau. Lisboa 1996. p. 16

<sup>22</sup> Borja Jordi; Castells, Manuel. La gestión de las ciudades en la era de la información. Políticas Urbanas en La Globalización. Editora Taurus Pensamiento, 2001. Cap. VI. p.235-262

<sup>23</sup> Rojas, Eduardo; Villaescusa, Rodrigues Eduardo; Wegelin, Emiel. *Recuperación de Áreas Centrales, Una opción de desarrollo urbano en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. Paginação irregular.

<sup>24</sup> Idem. Ibid.

<sup>25</sup> Gilmet, Hugo. *Baía de Montevideú. Área de desenvolvimento do Plano Diretor Territorial*. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>26</sup> Leite, Carlos. *Fraturnas Urbanas e a Possibilidade de Construção de novas territorialidades metropolitanas: A Orla Ferroviária Paulistana*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002. Cap.V.

<sup>27</sup> Del Rio, Vicente. *Voltado às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1)*. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>28</sup> Del Rio, Vicente. *Desenho Urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro: a contribuição do estudo da percepção ambiental*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991. p.47

<sup>29</sup> Del Rio, Vicente. *Voltado às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1)*. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

<sup>30</sup> Idem. Ibid

<sup>31</sup> Teixeira, Luciana Guimarães. *Intervenção em Áreas Portuárias e Revitalização Urbana: O caso da Zona Portuária de Belém do Pará*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003.p.177.



---

<sup>32</sup> Artigas, Rosa. Paulo Mendes da Rocha. São Pulo Editora Cosac & Nayfy. p.17

<sup>33</sup> Borja, Jordi; Castells, Manuel. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. Políticas Urbanas en La Globalización. Editora Taurus Pensamiento, 2001. Cap VI. p.235-262

<sup>34</sup> Idem. Ibid. p.139-183

<sup>35</sup> Idem. Ibid. p.139-183

<sup>36</sup> Rojas, Eduardo; Villaescusa, Rodríguez Eduardo; Wegelin, Emiel. *Recuperación de Áreas Centrales*, Una opción de desarrollo urbano en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. Paginação irregular.

<sup>37</sup> Artigas, Rosa. Paulo Mendes da Rocha. São Pulo Editora Cosac & Nayfy. p.17

## 05.0 INTERVENÇÕES URBANAS NAS ÁREAS PORTUÁRIAS DE BUENOS AIRES, MONTEVIDÉU E RIO DE JANEIRO.

05.1	Contexto geral	138
05.2	BUENOS AIRES. Contexto histórico	142
05.3	Planos Urbanos de Buenos Aires	150
05.4	Plano Estratégico Puerto Madero	152
05.5	“Cooperación Antíguo Puerto Madero”	154
05.6	Plano Mestre de Buenos Aires	156
05.7	A Transformação Urbana	160
05.8	Análise Crítica	168
05.9	RIO DE JANEIRO. Contexto histórico	173
05.10	O século de luz	179
05.11	Plano Estratégico Rio de Janeiro	186
05.12	Elementos Catalisadores e “City Marketing”	196
	05.12.1 Museu Guggenheim	204
	05.12.2 Cidade da Música	213
05.13	Análise Crítica	216
05.14	MONTEVIDÉU. Contexto histórico	223
05.15	Os Planos Urbanos	229
05.16	Quinze anos de transformação	232
05.17	Plano Diretor Territorial	236
05.18	Baía de Montevideú	243
05.19	Análise Crítica	255
	Notas	258



## 05.1 Contexto geral

A partir das transformações portuárias da década de 1990, e possível compará-la por meio das características físico-geográficas. Através de elementos de projeto urbano, como por exemplo, as transformações espaciais devido às necessidades territoriais.

As metrópoles foram escolhidas devido a possibilidade de suas conexões marítimas, permitindo o surgimento de uma rede de infra-estruturas portuárias, possibilitando a ligação ao longo de todo o território latino-americano.

Desta maneira, as cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideú, incorporam elementos semelhantes que possibilitam a criação de novos eixos de expansão marítima.

O mar é o limite entre a construção do território e a globalização, e, assim como no passado, é a porta de entrada e saída entre as grandes metrópoles portuárias.

Através destes aspectos é possível apontar<sup>1</sup>:

1. O porto como um modelo de integração com o centro: espaços residenciais e terciários que estão através de eixos costeiros, interligados a seus núcleos urbanos;

2. Desobstrução da faixa frontal ao mar, através da remoção de obstáculos visuais e barreiras construídas. Tais iniciativas permitem a revitalização dos píeres e da orla marítima;
3. Recuperação do eixo costeiro como área verde principal da cidade o que permitiria a revitalização de galpões e do patrimônio arquitetônico existente, o eixo urbano de ligação com o centro, áreas verdes costeiras e as águas;
4. O porto como articulador da paisagem local, permitindo a recuperação da paisagem, da arquitetura local e das baías.
5. A orla portuária como instrumento de desenvolvimento da cidade através da revitalização dos píeres, e a ampliação de áreas perimetrais que originariam a ligação entre o tecido urbano existente, as áreas de intervenção e a costa marítima da metrópole;
6. A iniciativa pública e desenvolvimento do investimento privado dirigido, permitiriam o surgimento de novos fluxos econômicos e de novas atividades urbanas dentro das cidades portuárias;
7. O porto como peça urbana instrumenta o desenvolvimento das cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideu

por meio de um eixo portuário que permitiria uma interconexão metropolitana destes centros.

Ou seja: os portos podem atuar de modo determinante como agente de reestruturação produtiva e instrumento alavancador de um amplo processo de requalificação urbana das áreas centrais, além de, potencialmente, oferecer a desejada integração marítima das três grandes metrópoles portuárias da América do Sul.



buenos aires  
puerto madero  
argentina





(Fig. 5.1) – Fundação de “Puerto de Nuestra Señora Del Buen Ayres” em 1580. Óleo de Leonie Matthis. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p. 31



(Fig. 5.2) – Segunda Fundação, Santa Maria de Buenos Aires, Atacada e destruída no ano de sua fundação pelos índios. Querandíes.. Óleo Ulrico Schimidl. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p. 31

## 05.2 Buenos Aires – Contexto histórico

“Las calles de Buenos Aires  
ya son mi entraña.  
No las ávidas calles,  
incómodas de turba y de ajetreo  
sino las calles desganas del barrio,  
casi invisible de habituales,  
enternecidas de penumbra y de ocaso  
y aquéllas de más afuera  
ajenas de árboles piadosos  
donde austeras casitas apenas se aventuran,  
abrumadas por inmortales distancias,  
a perderse en la honda visión  
de cielo y de llanura...?”

Jorge Luis Borges

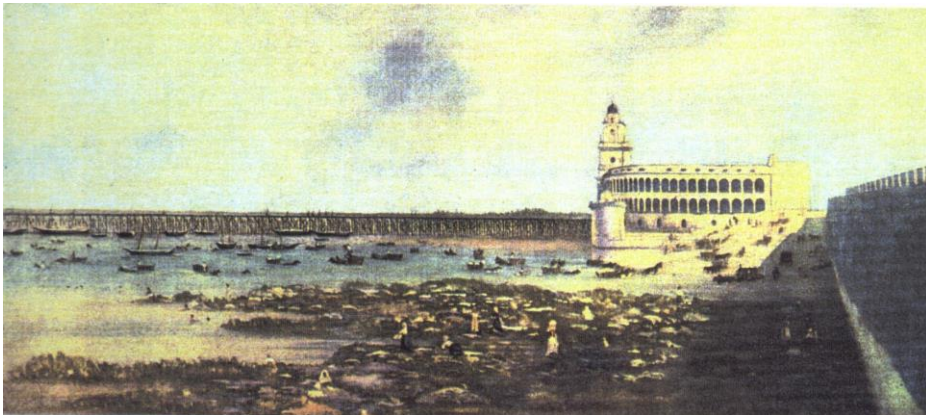
A primeira fundação da cidade de Buenos Aires ocorre no ano de 1536 com o surgimento do porto de “Puerto de Nuestra Señora Del Buen Ayres” (Fig. 5.1), fundada por Pedro de Mendoza mas somente no ano de 1580 a cidade passa a ser chamada de “La santísima Trindad”.

O porto da “Santa Maria de Buenos Aires” (Fig. 5.2), é a segunda fundação, ocorre devido à transferência geográfica da





(Fig. 5.3) – Vista panorâmica do antigo porto de Buenos Aires por volta de 1720, antecedendo as primeiras transformações urbanas. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p. 35



(Fig. 5.4) – Óleo da “Aduana Nueva”, marco metropolitano das primeiras transformações na costa litorânea de Buenos Aires. Autor desconhecido. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p. 38

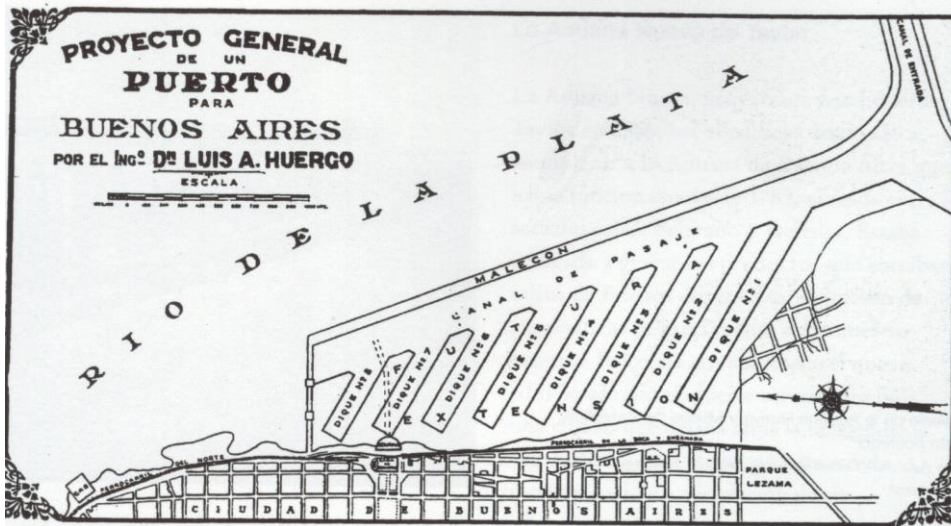
cidade através de Juan de Garay. Devido a forte relação com a área portuária a cidade passou a adotar o nome de Buenos Aires<sup>3</sup>.

Desde o início de sua fundação, a cidade através de sua costa, que era oferecido pelo estuário do Rio de la Plata (Fig. 5.3), possibilitava o transporte de cargas e a integração com o centro histórico, através do transporte animal.

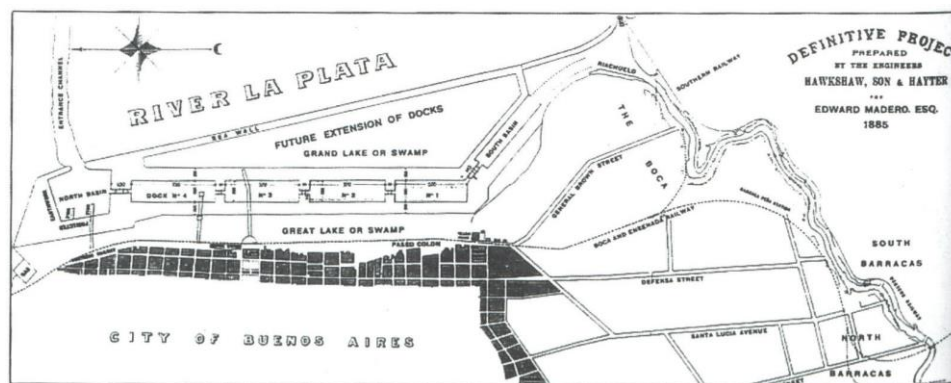
A necessidade de se transformar a estrutura existente em um porto que se consolida as atividades locais, surgem a partir do século XIX. São deste período os primeiros projetos para a área portuária.

A integração espacial com a metrópole ocorre em meados de 1855 com a construção da “Aduana Nueva” (Fig. 5.4), projetada pelo engenheiro inglês Eduardo Taylor<sup>4</sup>. A forma e a ligação com o mar se davam a partir de uma frente semicircular que desembocava no estuário de La Plata.

A necessidade de se incrementar a estrutura do porto e os setores de docas e diques são elaborados durante o período de 1876 e 1886. Isto através dos projetos sugeridos pelo Engenheiro Huergo que dava ênfase às docas colocadas em forma de leque e de Eduardo Madero que tinha como objetivo a criação de uma série de diques no setor portuário.



(Fig. 5.5) – Primeira pro posta da remodelação portuária proposta pelo engenheiro Luis A. Hurgo. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p. 40



(Fig. 5.6) – Proposta construída na orla de “Puerto Madero” proposto pelo comerciante Eduardo Madero. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p. 40

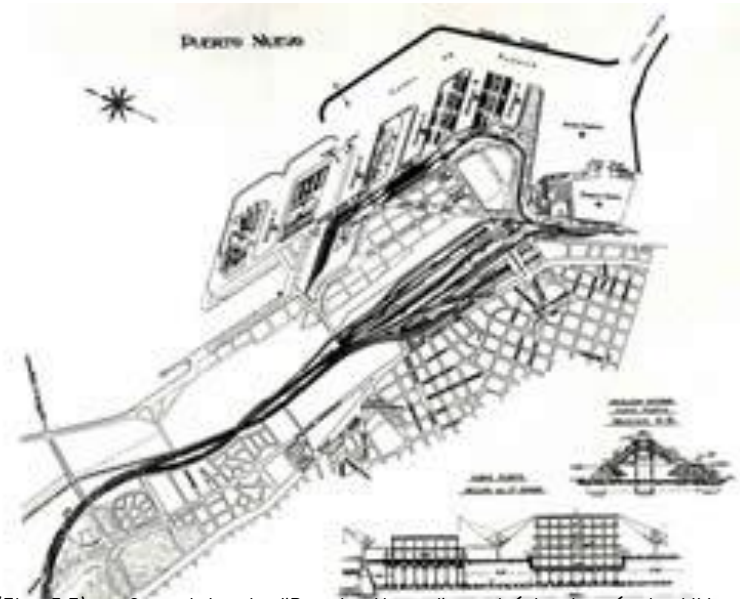
O projeto desenvolvido pelo engenheiro Luis A. Hurgo tratava de incorporar as novas instalações propostas ao porto existente, estabelecendo uma nova conexão com o rio devido à canalização dos trechos em que as áreas de atracadouro seriam remodeladas (Fig. 5.5).

O desenho do porto consistia em ser instalado à frente da cidade por meio de docas paralelas de 120 metros de largura, separadas equidistantes a 100m. A construção do projeto era prevista de maneira gradual, seria financiado através das próprias atividades do porto. Desta maneira o projeto não seria realizado por meio de capitais estrangeiros.

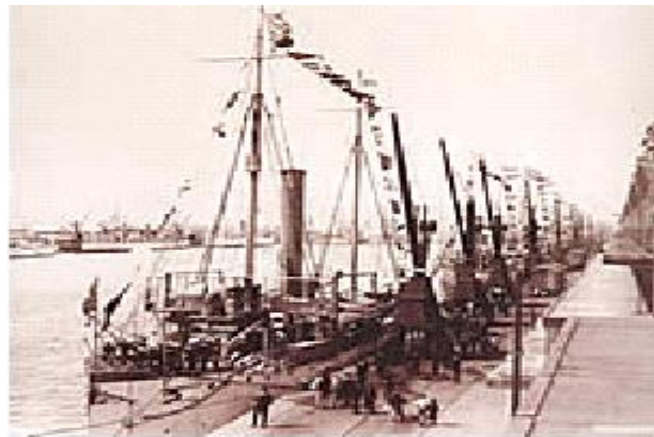
O segundo projeto, proposto pelo comerciante Eduardo Madero (Fig. 5.6), chegou, durante os anos de 1861, 1869 e 1881 a apresentar os projetos para a remodelação do porto, dos quais somente o último foi aprovado<sup>5</sup>.

Este projeto se caracterizou por ser elaborado pelo engenheiro John Hawkshaw e avaliado pela casa Baring Brothers, realizado após uma viagem a Londres<sup>6</sup>.

A concepção do projeto visava ser a frente da cidade, mas, fora elaborado a partir da construção de um canal com 21 pés de profundidade, uma doca e quatro diques conectados por meio de



(Fig. 5.7) – O projeto de “Puerto Nuevo” no início do século XX, propõe a sobreposição de uma nova malha urbana ao porto. Fonte: COORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.



(Fig. 5.8) – Vista do porto de Buenos Aires no início do século XX. Fonte: Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

pontes que permitiriam as atividades conectadas à metrópole. A estrutura fundiária do porto foi localizada na costa, e de maneira linear por meio de galpões que abrigariam os equipamentos portuários e os setores de cargas e descarga.

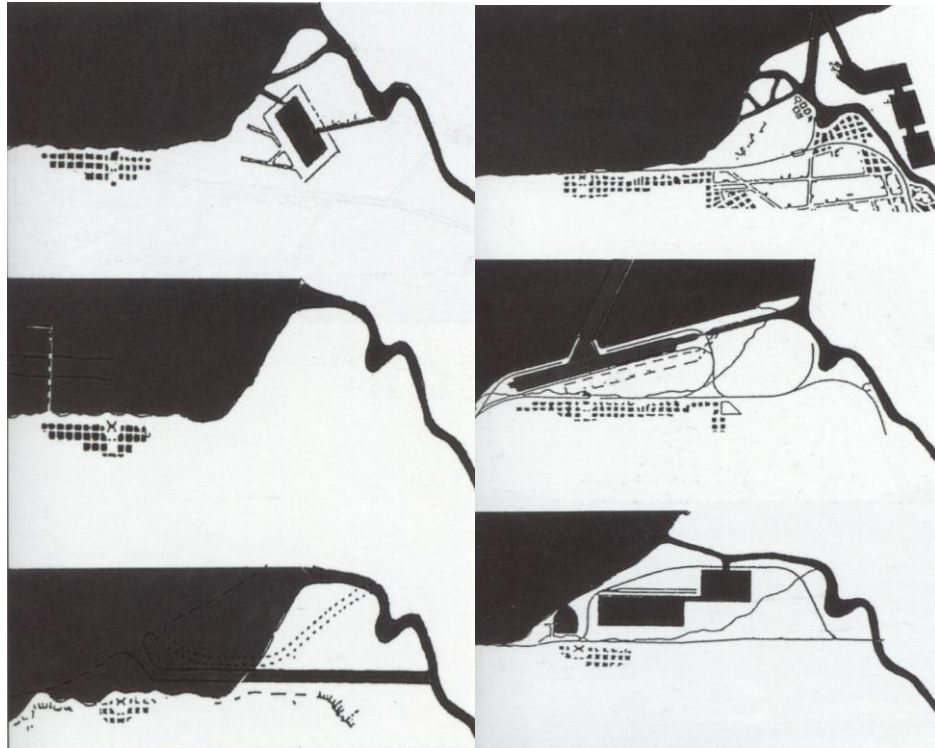
Este projeto foi aprovado no ano de 1882 pelo Congresso Nacional, suas obras foram iniciados em 1887, sendo construído em etapas, em 1889 o dique 1, em 1890 o dique 2, em 1892 o dique 3 e finalmente no ano de 1897 a última etapa foi concluída com a construção do dique 4<sup>7</sup>.

O projeto proporcionou o acréscimo econômico significativo para a metrópole, mas devido às dinâmicas que foram originadas pelo porto, o projeto se tornou obsoleto na década seguinte, isto, por causa da insuficiência em comportar as demandas exigidas.

Através de novas resoluções, apenas no ano de 1908, o Congresso estabelece uma nova lei que permitiu um concurso para a ampliação do porto. Surge, portanto o “Puerto Nuevo”(Fig. 5.7), formado por diques sobrepostos de maneira contínua. A construção de “Puerto Nuevo” trouxe novas problemáticas em decorrência das mudanças tecnológicas ocorridas no início do século XX.

Demonstrando obsolescência nas décadas seguintes (Fig. 5.8).





(Fig. 5.9) – Diagrama interpretativo do processo evolutivo dos projetos portuários para a cidade de Buenos Aires, mostrando o período entre 1805 a 1875. É perceptível a preocupação em se criar articulações espaciais com o território urbano da metrópole, salientando à incorporação das águas a paisagem urbana. Fonte: Varas, Alberto; 2000,p.41

A problemática que ocorre no início do século se dá a partir das mudanças estruturais das embarcações, a mudança do porte dos transportadores passa de 4 a 10 milhões de toneladas no porto para 20 milhões. Este fato une-se ao aumento da produtividade industrial e ao crescimento das atividades portuárias, demonstrando a falência do sistema de diques fechados<sup>8</sup>.

No ano de 1909 a empresa Thomas Walker, mediante concurso promulgado pelo governo nacional vence o concurso de reformulação do porto, sendo este ampliado para 6 diques separados por espigões, intervenções estas de 2700 metros.

No ano de 1911 a 1919, “Puerto Nuevo” foi concretizado através dos desenhos dentiformes elaborados por Huergo. Devido a esta ampliação, ocorrida no sentido norte do porto original, proporcionou uma barreira física que isolou o centro metropolitano de Buenos Aires com a sua costa. Desde este período a intenção de se criarem ligações com a metrópole e o porto tem sido o objeto primordial para o desenvolvimento espacial das áreas urbanas, por meio de perimetrais e passeios públicos ou através de instalações de atividades comerciais (Fig. 5.9).

Estas podem ser apontadas como uma das primeiras tentativas de serem criadas articulações com a malha urbana,

através de grandes peças arquitetônicas que promovem novas relações espaciais entre a cidade e o rio. O caráter monumental das intervenções permitiu a reconstrução do fronte marítimo, com o “Rio de la Plata” e a formação do primeiro skyline costeiro da cidade de Buenos Aires.

A grande problemática relacionada no espaço urbano se dá devido às variações geográficas e hidrológicas da borda costeira. Este fato promoveu a reformulação das estruturas de píeres e as conexões funcionais com os fluxos da metrópole. Mas apesar destas relações, o porto determinou de maneira convergente as redes de transporte entre o rio e a área central, o qual também originou barreiras arquitetônicas devido ao aparecimento do traçado ferroviário e das instalações portuárias.

Junto destas intervenções a metrópole no seu conjunto espelha-se nos modelos europeus de desenvolvimento urbano, os grandes atrativos são as grandes áreas verdes, os setores sociais e culturais são incentivados por meio de grandes vias urbanas e as ruas passam a ser os gerenciadores dos fluxos que marcam a metrópole.

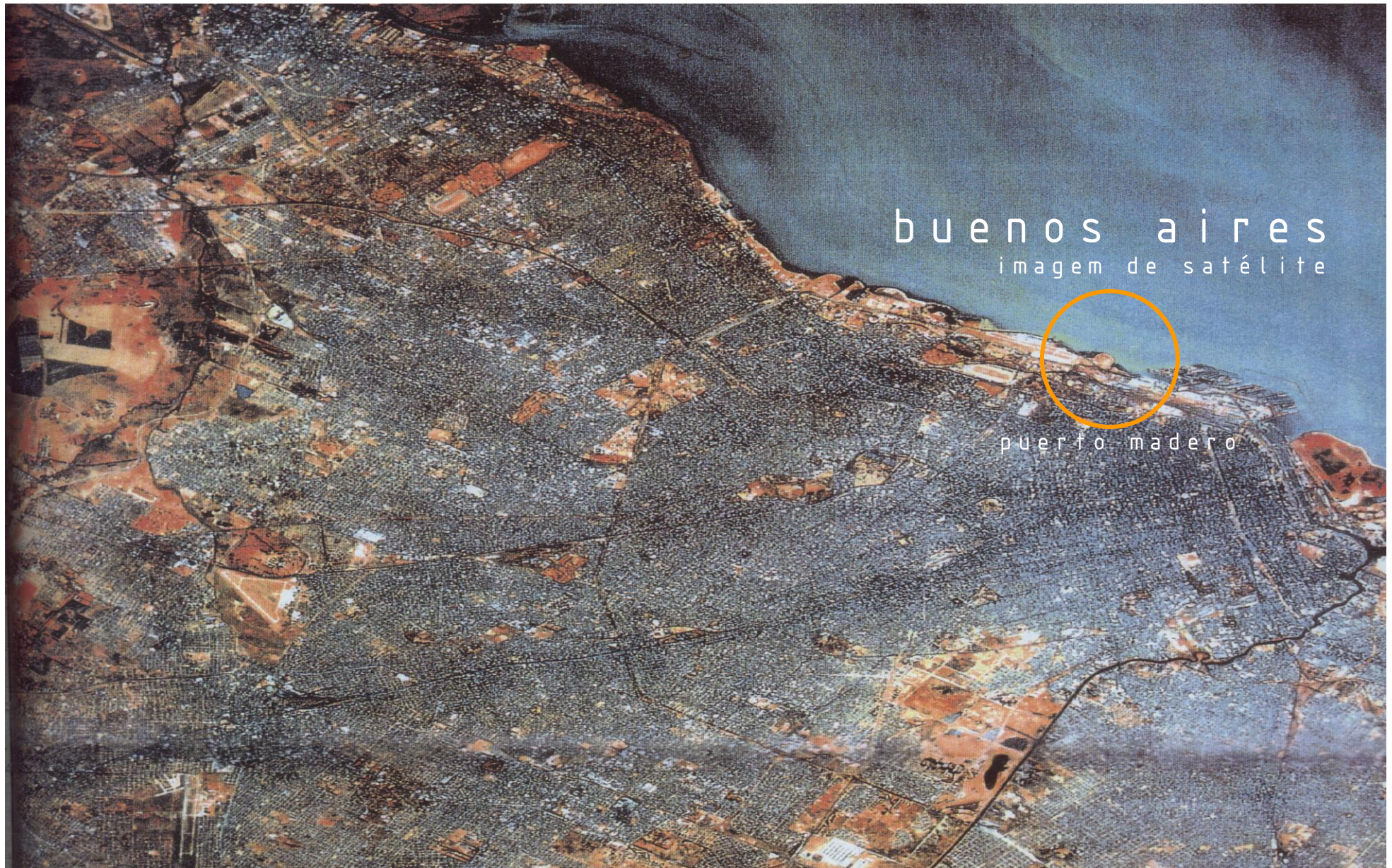
É possível se afirmar que

“nos cruzamentos culturais das grandes cidades modernas (modelo no qual Buenos Aires procura se aproximar nas primeiras décadas deste século) todos os encontros e empréstimos parecem possíveis. O princípio da heterogeneidade marcará a cultura. O caráter social abre-ser para o espaço urbano voltado para as diferenças visíveis, aí se constroem e reconstroem de modo incessante os limites entre o privado e o público, o cruzamento social põe as condições de mescla e produz a ilusão, ou a possibilidade real de acender e descender vertiginosamente... A rua e o lugar, entre outros, onde diferentes grupos sociais realizam suas batalhas de ocupação simbólica. A arquitetura, o urbanismo e a pintura corrigem e imaginam uma nova...”<sup>9</sup>

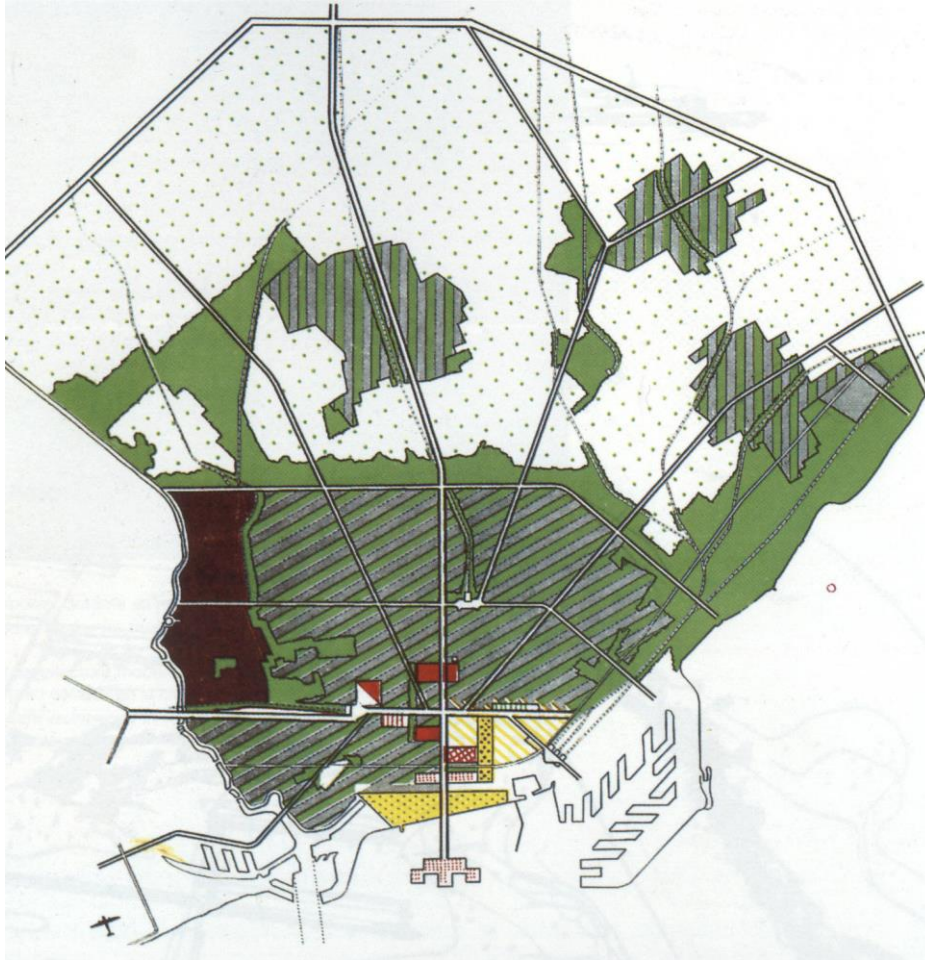
A partir destas intervenções a metrópole portenha passou por um período no qual planos diretores passaram a abordar a construção da paisagem e a integração da malha urbana, os planos reguladores permitiram a definições do macro e micro escala urbana.

O caráter espacial do urbanismo boanarense foi configurado prevendo-se uma metrópole funcional, tecnicamente eficaz quanto a sua expansão e produção econômica, integrada as dinâmicas sócio-culturais, mas afetada como toda grande metrópole pelas ocupações e dinâmicas inadequadas.









(Fig. 5.10) – Plano Diretor para a cidade de Buenos Aires, idéia inicial elaborada por Le Corbusier no ano de 1938. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p.86

### 05.3 Planos Urbanos de Buenos Aires

O processo de transformação da metrópole leva a apontar determinados planos que parcialmente contribuíram para a elaboração do “Plano de Recuperação Portuária de Puerto Madero”, tais aspectos permitiram através de uma análise temporal apontar características empregadas no projeto proposto pelo concurso de em 1991.

A partir do início do século XX e possível apontar cronologicamente<sup>10</sup>:

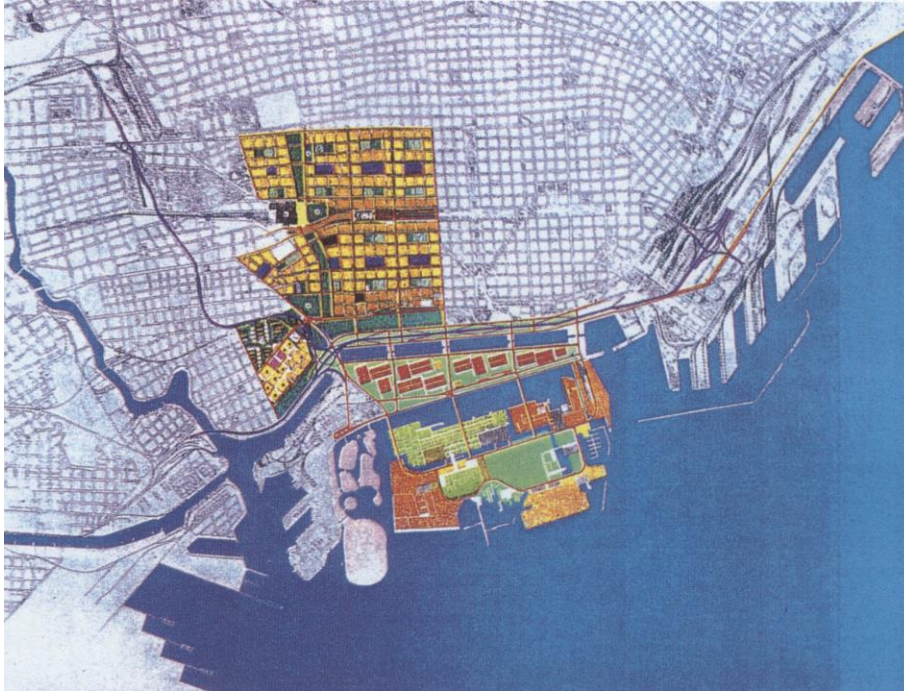
- 1923 / 1925: Plano da Comissão Estética Edilícia, integração e abertura do rio com a cidade;
- 1930 / 1931: Projeto do engenheiro Juan Briano, funcionalidade dos setores portuários;
- 1938 / 1940: PLANO DE LE CORBUSIER Y PIERRE JEANNERET, integração de fluxos econômicos com o centro da metrópole(Fig. 5.10);
- 1959 / 1960: Plano regularizador da cidade de Buenos Aires, incrementação das atividades sociais e portuárias (Fig. 5.11);
- 1969: Plano Diretor para o ano 2000 – ORDAM /CONADE, ligação entre a área portuária e o centro urbano de Buenos Aires;



(Fig. 5.11) – Plano Regulador de Buenos Aires, OPRBA, arquiteta responsável, Odília Suárez entre os anos de 1958 a 1962. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p.87

- 1971: Plano de Renovação da Zona Sul de Buenos Aires, implementação das atividades administrativas e políticas do governo local;
- 1981 / 1982: Alargamento da área Central, integração do antigo porto e o centro;
- 1985: Proposta CPU - Municipalidade da Cidade de Buenos Aires, revitalização dos bens arquitetônicos da municipalidade de Buenos Aires;
- 1985: Convenio Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UBA) y Secretaria do Estado de Transporte (Borthagaray), estabelecimento dos setores urbanos e bens tombados;
- 1985 - 1990: Acordo de Cooperação entre a Municipalidade de Buenos Aires e o Ajuntamento de Barcelona: "PLANO ESTRATÉGICO PARA O ANTIGO PUERTO MADERO" - estabelecendo a região portuária como potencial econômico de desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços como continuidade do centro histórico.





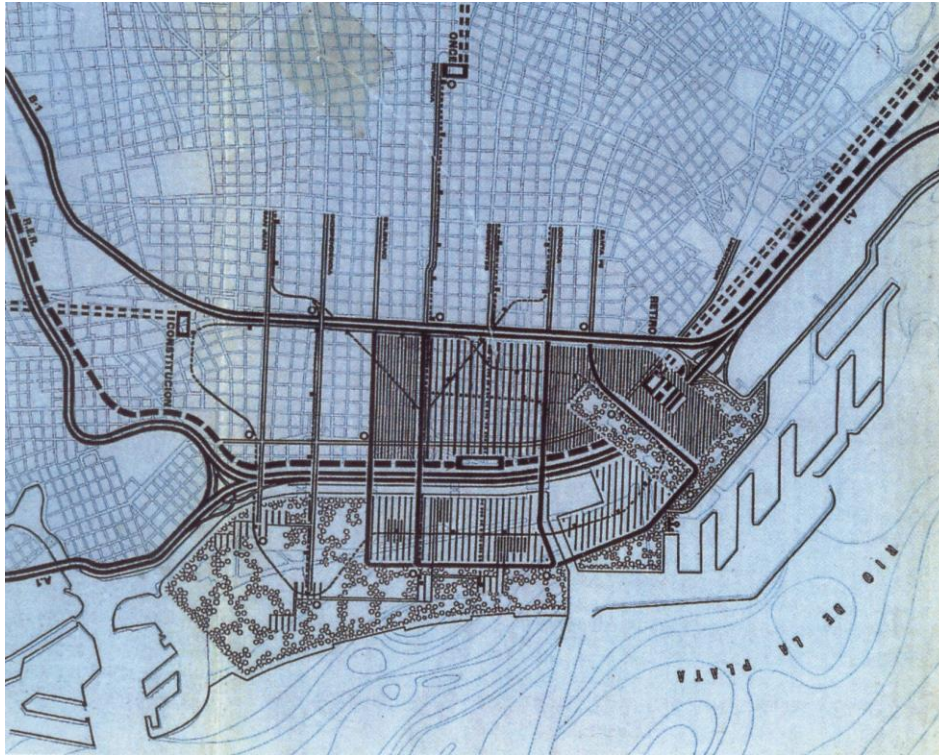
(Fig. 5.12) – Desde o ano de 1947, os planos, tais como o “Plano de Renovación de la Zona Sur”, de Buenos Aires elaborado pelos arquitetos Juan Kurchan e Antonio Bonet, incorporam a fronteira marítima às atividades da metrópole, demonstrando a necessidade se incorporarem atividades mistas com as atividades portuárias. Fonte: Varas, Alberto; 2000. p.89

## 05.4 Plano Estratégico Puerto Madero

O plano estratégico para Puerto Madero na capital argentina foi elaborado a partir de 1990 por meio de consultores internacionais espanhóis. Assim como outros planos portuários, as diretrizes básicas visavam à recuperação das áreas de galpões, a chegadas de atrativos econômicos e a re-qualificação espacial por meio da instalação de zonas habitacionais.

O plano através das análises morfológicas da metrópole permitiu identificar pontos que integram o centro urbano com a região portuária, estes elementos foram estruturados a partir<sup>11</sup>:

- *Fronte marítima da cidade* – estabelecendo uma nova relação com o rio, partindo através das ligações entre diques e as peças arquitetônicas existentes (Fig. 5.12):
- *O litoral como área verde* – o litoral passa a ser uma peça estrutural do sistema urbano, em este setor se concentrarão as atividades de serviço, comércio, lazer e cultura;
- *O porto como nova centralidade* – A definição deste setor como mudança das atividades centrais permitirão o estabelecimento de novos fluxos econômicos e de relações internacionais vinculadas as atividades da região litorânea;



(Fig. 5.13) – Sobreposição entre os planos de 1962 e 2000, devido ao desenvolvimento do “Plan Regional Metropolitano” pelo arquiteto Juan Ballester Peña .Fonte: Varas, Alberto; 2000. p.88

- *Estabelecimento de novas áreas residenciais* – complementar os setores de serviços e comércio dispostos no litoral;
- *Oferta de espaços terciários* – área destinadas a oficinas públicas e privadas, serviços comerciais e culturais que serão potencializadas devido à carência existente no centro urbano;
- *Recuperação de galpões e patrimônio arquitetônico existente* – em decorrência da demanda existe na infra-estrutura portuária existente, como por exemplo, as áreas de diques como novo centro de atividades da metrópole;

As atividades previstas nas intervenções terão como característica a interligação por meio de uma perimetral litorânea que estabelecerá a junção entre o tecido urbano existente e as novas áreas previstas pelo plano estratégico.

A intervenção de Puerto Madero caracteriza-se por ser uma peça urbana significativa na morfologia de metrópole, em decorrência dos valores sociais e históricos de Buenos Aires (Fig. 5.13).

A estas características soma-se a conformação espacial que esta ligada a recintos de água que permitem intercalar usos e relações espacial que culminam em um alto potencial urbano e econômico.

A consolidação do projeto devido à macro estrutura somente foi viabilizada por meio da parceria entre o setor gestores público e privado, iniciada no ano de 1991 através da criação da “Corporación Antiquo Puerto Madero S.A.”

### 05.5 “Corporación Antiquo Puerto Madero S.A.”

Nascida em Novembro de 1989 e iniciada as suas atividades em 1991, a “Corporación Antiquo Puerto Madero S.A.” surgiu a partir de um convenio estabelecido pelo Ministério de Obras Públicas da Argentina e a municipalidade da cidade de Buenos Aires, através da transferência de terrenos conectados ao porto.

Este fato permitiu a organização e a formulação de um sistema gestor que potencializaria o desenvolvimento do setor portuário da metrópole. Através da organização da Corporação, o

desenvolvimento urbano destas áreas degradadas. Por meio da recuperação econômica, permitindo o surgimento de novas atividades para a cidade.

O organismo gestor desse processo foi formado através de uma sociedade anônima compostas por acionistas do Estado Nacional e do Governo da Municipalidade de Buenos Aires, estes são os responsáveis pelo desígnio dos seis membros do diretório<sup>12</sup>.

Sendo responsáveis pela exploração dos imóveis localizados ao longo do porto, sendo esta a forma de captação de recursos operativos, atuando diretamente como uma empresa imobiliária baseada com plena capacidade jurídica autônoma.

Quanto aos deveres desta sociedade anônima, ficou estabelecido que a corporação pode se,

“associar de qualquer forma, adquirir ou transmitir bens a quaisquer títulos que for incluso o fiduciário, dar ou tomar em leasing, contratar, realizar por si só, por terceiros ou associados a terceiros, a prestação de todo tipo de serviço, assessoramento, de transferência de tecnologia, gerenciamento de projetos, supervisão, direção de obra, auditoria, localização de obras, operações financeiras, projetos e construção de toda classe, representações mandatos e comissões, agencias, consignações, gestões de negócios, administrar bens ou fundos próprios alheios, construir, reciclar, remodelar, recuperar, etc.





(Fig. 5.14) – Plano urbano de Puerto madero desenvolvido a partir dos modelos europeus, tendo o espaço focado através de projetos ícones desenvolvidos através de empreendimentos privados internacionais. Fonte: COORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

Bens próprios ou alheios, atuar em qualquer caráter nas operações de fideicomisso, leasing, fundos comuns previstos na legislação vigente”<sup>13</sup>.

Devido a este fato, a sociedade, permitiu sobrepujar às problemáticas nacionais e locais, permitindo a gestão do processo à eficácia das práticas urbanas e arquitetônicas, originando coerência nas transformações espaciais do porto.

Este programa administrativo permitiu a reconstrução destas áreas de maneira a integrar às gestões públicas e privadas, caracterizando o espaço urbano portuário de Buenos Aires em uma das áreas de maior potencial de inversão urbana.

## 05.6 Plano Mestre de Buenos Aires

O plano mestre de Buenos Aires surgiu a partir do concurso de idéias elaborado em 1991 (Fig. 5.14 e Fig. 5.15), para recuperação da área portuária da cidade<sup>14</sup>.

A procura pelo contexto urbano que permitiria re-qualificar as áreas tanto, físicas quanto funcionais deste setor urbano, através de diversas etapas de implantação. Originando novas relações com áreas destinadas a usos residenciais, dando



(Fig. 5.15) – Vista do Plano Urbano, mostrando a integração de malha urbana e do projeto para a área portuária. Fonte: COORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

continuidade ao espaço entre as novas áreas de intervenção e o centro urbano.

Tal elemento permitiria a integração por meio de eixos de acessibilidade viária e estrutural para este novo setor, o qual criaria novas estruturas fundiárias e urbanas básicas para o desenvolvimento de atividades primárias e secundárias, tais como rede de serviços, comércio, lazer, moradias e setores de escritórios.

Esta estrutura seria estabelecida por meio de parcerias com empresas concessionárias e investimentos privados. Estes investimentos deveriam conforme o plano visar em todas as suas etapas de elaboração a adaptação de uma estrutural que se qualifica ambientalmente correta, por meio de uma reeducação ambiental, recreação de turismo, além da elaboração de novas características culturais<sup>15</sup>.

O objetivo primordial desta estrutura é a biodiversidade urbana, o que permite a recuperação da área portuária e da nova relação com o litoral de Buenos Aires.

No ano de 1994 formou-se uma equipe composta pelos três vencedores do concurso de idéias, o que permitiu estabelecer uma estratégia a partir das diretrizes dos projetos finalistas.



(Fig. 5.16) – Implantação do projeto de Puerto Madero, demonstrando a integração entre os novos empreendimentos e o patrimônio histórico existente, Galpões e Armazéns portuários. Fonte: COORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proycto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires. 2001. CD ROM.

A partir deste momento o Plano Mestre se estruturou (Fig. 5.16):

- A reconversão da área para a recuperação dos setores abandonados e deteriorados, re-equilibrando às problemáticas existentes no centro urbano;
  - A recomposição urbana através da recuperação das atividades econômicas presentes na relação entre cidade, dique e rio;
  - Alocar as atividades terciárias, tais como oficinas público e privadas que possam dar origem à migração de um novo fluxo de serviços entre o centro e o porto;
  - As relações com o rio, estabelecida através de parques, atividades cívicas e culturais com o intuito de serem recriados espaços de convívios para os habitantes da metrópole;
  - A manutenção das atividades portuárias concomitantemente as novas intervenções, permitindo a integração e mescla de usos para o novo tecido para a malha urbana deste setor;
- Os setores de intervenção urbana foram estruturados a

partir da divisão das atividades em função das atividades dos diques:





(Fig. 5.17) – Estudo inicial de áreas verdes estipulado pelo “Plano Mestre” de desenvolvimento portuário. Fonte: Proyecto COOPERACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.



(Fig. 5.18) – Setor Sul do Litoral de Buenos Aires. Costanera Sul. Projeto de áreas verdes para a Praça litorânea “Alberto Willians”. Fonte: Oficina de Arquitectura del Paseo de la Costa, 2001.

- Dique 1 – mescla de usos que permitirão a integração de áreas de comércio, serviços e lazer interligadas por setores habitacionais;
- Dique 2 – a concentração das atividades residenciais permitindo a integração com os eixos centrais de Buenos Aires;
- Dique 3 – Por meio da interligação de uma ponte (1º projeto de Santiago Calatrava), permitirá integrar o porto com o eixo da Praça de Maio, é a conexão estrutural entre as malhas urbanas da cidade;
- Dique 4 – Os setores administrativos se localizarão, em esta área através da instalação de escritórios e serviços, além das atividades de museus e marina.

A estrutura fundiária destes novos setores por meio de uma resolução da “Cooperación”, serão interligados através de uma perimetral articulada por áreas verdes, esta nova diretriz se denominou de “Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur” (fig. 5.17 e fig. 5.18) para uma área de 17 hectares. Estes setores integrariam as áreas litorâneas e as do porto por meio de uma reserva verde de preservação.

## 05.7 A Transformação Urbana

O desenvolvimento do projeto urbano de Puerto Madero foi estruturado a partir de duas etapas de implantação do projeto, sendo este dividido em Setor-Oeste, Bulevares, Parques e Setor-Leste como plano geral (fig. 5.18 e fig. 5.19).

O Setor-Oeste esta caracterizado pelo desenvolvimento do litoral, por meio da recuperação dos diques e as avenidas Madero-Huergo, avenidas estruturais principais destinadas à interligação com o centro urbano de Buenos Aires.

Para todos os monumentos arquitetônicos históricos, tais como os galpões e diques que foram construídos no início do século passado, foi destinado o plano de "Área de Protección Patrimonial Antigo Puerto Madero".

A partir de 1991 o plano estabeleceu a venda das áreas de galpões dos diques 3 e 4, os quais apresentou 25 propostas para um total de cinco galpões. No ano de 1992 foi aberta a segunda licitação para as áreas dos diques 1 e 2 e para os galpões restantes do dique 3, ao todo foram 8 galpões dos quais quatro foram destinados para a Universidade Católica de Argentina.



(Fig. 5.18) – Vista de uma das implantações no Parque Alberto Willians.  
Fonte: Oficina de Arquitectura del Paseo de la Costa, 2001



(Fig. 5.19) – Vista do litoral da costa sul de Buenos Aires. Implantação do projeto de área verde. Parque Alberto Willians.  
Fonte: Oficina de Arquitectura del Paseo de la Costa, 2001.

**PUERTO MADERO: PLAN GENERAL**







(Fig. 5.20) – Vista dos passeios públicos ao longo dos diques de Puerto Madero. A inserção de novas atividades permitiu o aparecimento de economias potencializadas pelas atividades de lazer e consumo. Fonte: Proyecto COOPERACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

Durante esta etapa que a remodelação dos passeios públicos, integrando o porto com a metrópole, através da substituição do antigo eixo ferroviário e dos setores de guias de carga e descarga, além do estabelecimento das áreas verdes e parques lineares que se integram à costa de Buenos Aires.

É em 1994 que se estabelece o concurso nacional de anteprojetos denominado de “Nuevas áreas Verdes para Puerto Madero y Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur”, totalizando uma intervenção verde massiva ao longo das áreas litorâneas.

O projeto vencedor permitiu a recuperação da morfologia local, estabeleceu a permanência dos monumentos locais e re-estruturou as áreas de convívio de parques, praças e bulevares ao longo do litoral. Estas transformações foram iniciadas em 1997 e finalizadas em 2001 por meio do apoio de normativas urbanísticas que permitiram as transformações do local.

A etapa final do projeto consistiu na estruturação do Setor-Leste, deu-se inicio as transformações em 1997, esta etapa permitiu a estruturação urbana do setor portuário, através do



(Fig. 5.21) – Vista dos passeios públicos ao longo dos diques de Puerto Madero. As atividades de cultura é um dos ícones da recuperação urbana presente no litoral de Buenos Aires. Fonte: Proyecto COORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

estabelecimento das funções de serviço e comércio implantado ao longo dos diques (fig. 5.20).

Segundo Plano Mestre, a área de maior empreendimento econômico foi o setor do dique 4 devido a sua conexão com o centro financeiro de Buenos Aires, esta fato permitiu a implantação de atividades financeiras, escritórios de serviço e instalações empresariais e administrativas (fig. 5.21).

Para implantação das transformações urbanas de Puerto Madero, que tem com o principal objetivo gerenciar e estabelecer novos fluxos para a metrópole através da re-leitura de uma nova malha urbana que possibilite a integração entre o projeto e a metrópole, foram necessário estabelecer diretrizes que fortalecesse a sociedade local (fig. 5.22).

Estes objetivos sociais permitiram a criação de uma estrutura que não apenas recuperaria os valores da cultura local, mas permitiria o aparecimento de novas características globais nos setores de intervenção.

Tais aspectos foram definidos em prol da sociedade,

“poderá atuar como imobiliária, construtora, desenvolvedora, urbanizadora, assessora, project manager, fiduciária, diretora de obra, auditora, administradora, financeira, inversora, fora do antigo Puerto Madero, em qualquer lugar, fora ou dentro do



(Fig. 5.22) – A relação do espaço urbano na metrópole, deu-se através da recuperação da área de interface entre o antigo e a nova malha urbana. Fonte: Proyecto COORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A. Proyecto Urbano Puerto Madero. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

país. Esta anúncio não é limitativa, podendo a sociedade atuar baixo qualquer forma lícita e conveniente a seus interesses”.<sup>16</sup>

Dentro desta definição a estrutura social definida pelo Plano Mestre, foi organizada a partir<sup>17</sup>:

- A recuperação econômica das atividades da área central através da re-qualificação de usos dos galpões, possibilitando a proximidade entre o rio e a cidade, potencializando o desenvolvimento das zonas costeiras do litoral buonarense;
- A urbanização da área se dá de maneira autônoma, possibilitando a planificação, o projeto, à execução e a contratação para a realização da urbanização do empreendimento portuário;
- A participação de capitais internacionais e nacionais, permitindo a remodelação e reconversão dos pólos de desenvolvimento urbano e dos fluxos econômicos da metrópole;
- Atividades pré-definidas de compra e venda, urbanização, remodelação morfológica, loteamentos e áreas sociais comunitárias, parcelamentos, alugueis de setores de

atividades econômicas, permuta, administração e concessão de todas as operações de rendas imobiliárias.

A transformação espacial se dá a partir de linhas estruturais urbanas definidas pelo Plano Mestre que trata de qualificar de maneira balanceada as áreas públicas e privada, desta maneira caracterizando a integração social através de usos e de áreas verdes, não apenas públicas, mas gratuitas para recreação e estacionamento.

A construção do novo espaço urbano trata de equilibrar os déficits urbanos, interligando espacialmente escritórios, habitações, equipamentos culturais e comerciais, potencializando desta maneira os investimentos da iniciativa privada e garantindo o desenvolvimento urbano. Totalizando uma área de 170 hectares a composição do projeto urbano trata de integrar os recintos aquáticos ao centro da cidade, a composição destes deu-se por meio da redefinição espacial da malha urbana.

A nova estrutura não se sobrepôs a existente, mas dá continuidade a morfologia da metrópole, através de conexões estruturais que estão interligadas pela perimetral de circulação que atua como elemento urbano de transição com a cidade.

Essa perimetral permite a interligação com o centro, acentuando as aberturas urbanas históricas existentes entre o rio e o centro urbano de Buenos Aires, desta maneira estas duas frentes urbanas comportam uma estrutura simétrica.

Esta estrutura se dá por meio da composição ortogonal dos diques e galpões instalados linearmente, proporcionando a recuperação das áreas degradadas através das novas diretrizes que proporcionam a formação urbana de cinco eixos estruturais. As delimitações destes recintos totalizam áreas de norte a sul de 17,1 ha, 18,8 ha, 26,6 ha e 22,4 ha, formados por áreas que se ligam as áreas verdes do litoral, o eixo da avenida e a Praça de Maio<sup>16</sup>.

A escala proposta pelo plano e estabelecida pela proporção das quadras que estabelecem as relações volumétricas entre edifícios e planos horizontais existentes na morfologia da cidade. Esses espaços estão interligados por praças e passeios que potencializam os usos.

A combinação das escalas e dada conforme as implantações arquitetônicas geradas a partir do modelo estratégico estabelecido pelas diretrizes e pelas normativas existentes na legislação local. A trama urbana é desenvolvida a partir da ordenação dos espaços existentes sobrepostos pela nova malha.

Essa relação proposta estabelece hierarquias por meio dos distintos eixos estabelecendo e reincorporando elementos urbanos a paisagem, os parques e bulevares integrados a água, retratando às características dos passeios italianos do começo do século. Com dimensões de 75 m de largura e abrindo-se para o porto através do realce dos eixos monumentais propostos pelo plano mestre.

A partir desta diretriz, a configuração das quadras são regularizadas com dimensões médias de 80 m nas áreas frontais dos diques, os quais oscilam às áreas entre 110 m e 160 m as maiores. Estas medidas proporcionam variações nas quadras adjacentes ao porto, possibilitando a diversas soluções de fragmentação entre os miolos da malha, sem que estes proporcionem a descaracterização histórica da estrutura urbana que comporta os diques.

“O modelo de conjunto é único para todo o setor, mas permite, através da re-interação do mesmo, enfatizar pontos mais locais de cada recinto. Assim, o vértice do primeiro eixo se gera a partir do extremo norte do setor com o semblante de que produz virtualmente entre as linhas dos diques e o litoral. O seguinte nasce no espaço verde central. O outro mais interno poderia gerar a peça do Depósito de Moinhos Rio de La Plata que se conservam...<sup>19</sup>”.



## 05.8 Análise Crítica

A metrópole portenha se caracteriza por ser um marco urbano no desenvolvimento e na aplicação de estratégias que possibilitam, através de parcerias, a recuperação das áreas degradadas da metrópole portuária latino-americana.

Essa relação está ligada diretamente ao antigo tecido urbano, formado desde o início do século XVIII pelo centro histórico e a área portuária. É perceptível o crescimento da cidade a partir do porto, sendo este a porta de entrada da cidade.

Estes espaços ao longo do tempo tem sido fundamentais para o fortalecimento econômico e o aparecimento de novas sociedades devido as imigrações ocorridas durante o início do século XIX.

É neste período que se forma a sociedade buonarense devido a influência dos modelos europeus. Este aspecto da origem ao longo do porto as áreas alfandegárias, dando origem aos primeiros espaços metropolitanos.

A historicidade presente na região portuária, principalmente no setor de "Puerto Madero" com o transcorrer das décadas tornou-se absoluta. Inicialmente pela quantidade de imigrantes que chegavam à metrópole tornado as edificações portuárias absolutas

de poderem absorver a grande demanda de usuário. Em uma segunda etapa o porto não acompanhou o desenvolvimento tecnológico mundial, ocasionando a obsolescência da infra-estrutura portuária. Estes fatos permitiram a remodelação através de grandes planos urbanísticos, mas, somente a partir de 1990, o governo de Buenos Aires deu origem à recuperação da paisagem urbana e da re-qualificação das edificações do porto.

Contando com um rico patrimônio arquitetônico e histórico, a região portuária é formada por áreas abandonadas da linha férrea, de silos, galpões e armazéns obsoletos de absorverem as demandas de carga e descarga. Esses fatos deram origem à implantação de uma política baseada nos moldes aplicados na Espanha para a recuperação urbana da cidade de Bilbao.

Através de um planejamento estratégico instaurado pelas políticas governamentais de Buenos Aires, deu-se início à implantação de um novo plano urbano para a metrópole. A cidade contando assim como em outras capitais, com zonas degradadas que atuam como divisoras das relações entre o centro urbano o porto e os usuários.

A recuperação dessas áreas e a junção com o tecido urbano da cidade somente foi possível através da inserção de uma área de

transição. Assim como em outras cidades, esta ligação deu-se através da recuperação do eixo litorâneo e da implantação de projetos ícones geradores de novas economias.

Isso foi possível devido à inserção de um eixo perimetral verde, a reserva ecológica articulada como zona de transição da cidade e as águas, tornando-se a principal área verde para a metrópole.

A composição desse espaço permitiu ao longo da costa o surgimento de praças e passeios públicos, possibilitando a ligação com às edificações portuárias e com os novos empreendimentos imobiliários.

O porto, integrado através de novas áreas residenciais e pequenos centros comerciais oriundos dos grandes investimentos corporativos de Puerto Madero, proporcionou o crescimento de novas atividades, sendo impulsionados pela iniciativa pública, por meio de parcerias de capitais privados. A recuperação de galpões e armazéns originou o aparecimento de novos usos devido à inserção de novas estruturas arquitetônicas ao espaço.

É necessário salientar a importância da revitalização destas áreas degradadas, dando origem a uma nova relação entre o patrimônio arquitetônico, o eixo central da cidade, a reserva

ecológica perimetral e as águas, tornando o porto uma peça fundamental para a cidade de Buenos Aires.

Os planos urbanos, permitindo a diversificação de usos, de novas arquiteturas, do aparecimento de novas funções espaciais originaram uma nova paisagem urbana. Estas, através das diversas características ao longo do tempo, permitiram a interação entre os diversos tipos de usuário, não ocasionando segregação espacial e nem dando origem a elementos gentrificadores entre as sociedades locais.

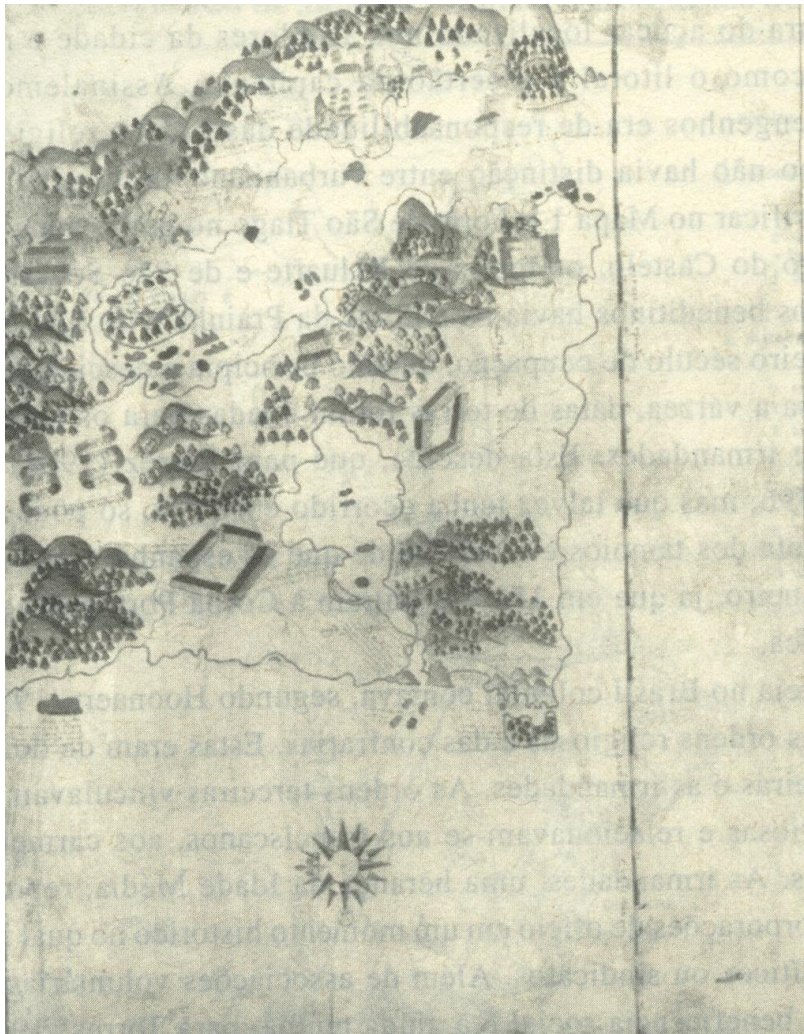
A composição desses espaços permitiu a integração de áreas de circulação, espaços verdes, setores de estacionamentos e a incorporação na paisagem de novas escalas arquitetônica, tendo como espelho d'água os grandes diques que dão forma a espacialidade de "Puerto Madero".





brasil  
p i e r m a u á  
rio de janeiro





## 05.9 Rio de Janeiro – Contexto histórico

“A baía, triangular em seus contornos, considera-se uma das mais seguras e lindas que a disposição atual das águas no globo terrestre há formado. É uma bacia com umas cem milhas de circunferência, escavada em granito e cercada de montanhas cujas encostas e topos mostram-se revestidas de um verde perpétuo. Não fosse a pequena abertura pela qual chegamos, trataria-se de um lago hermeticamente fechado”

*Thomas Ewbank*

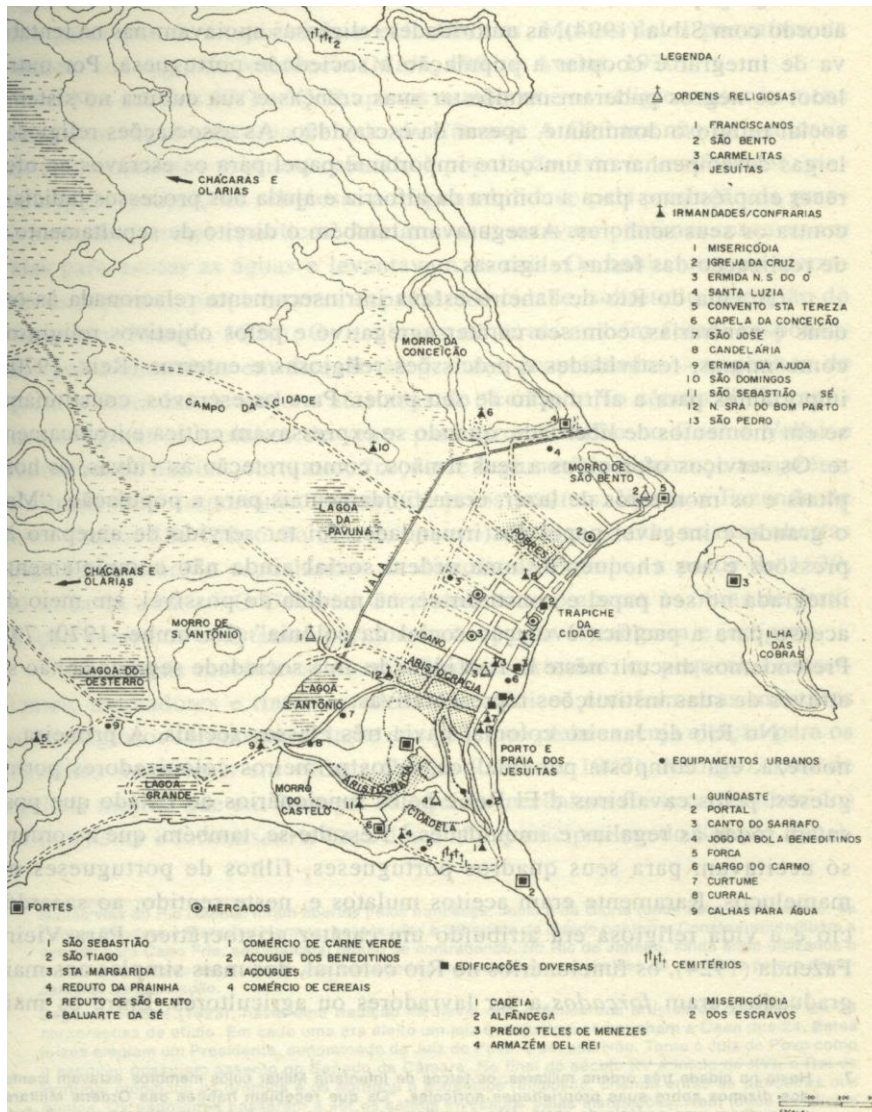
A cidade do Rio de Janeiro foi fundada no ano de 1565 (fig. 5.23), como uma pequena aglomeração portuguesa, este fato se originou devido à necessidade de se expulsar os franceses do litoral carioca com o intuito de fundarem a França Antártica.

No início a cidade se estabeleceu entre os morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão, sendo mais tarde transferida para o quadrilátero formado pelas colinas do Castelo, Santo António, São Bento e Conceição<sup>20</sup>.

A partir deste momento começa a história de São Sebastião (Fig. 5.23) – A implantação da cidade do Rio de Janeiro no início do século XVII. É possível de se notar que em um período de um

século a então cidade carioca nasce como uma grande metrópole





(Fig. 5.24) – A cidade do Rio de Janeiro nasce tendo o porto e os morros incorporados a metrópole durante o século XVII. Fonte: Arquivo do Itamarati.

composta de 1000 habitantes brancos e aproximadamente 3000 indígenas<sup>21</sup>.

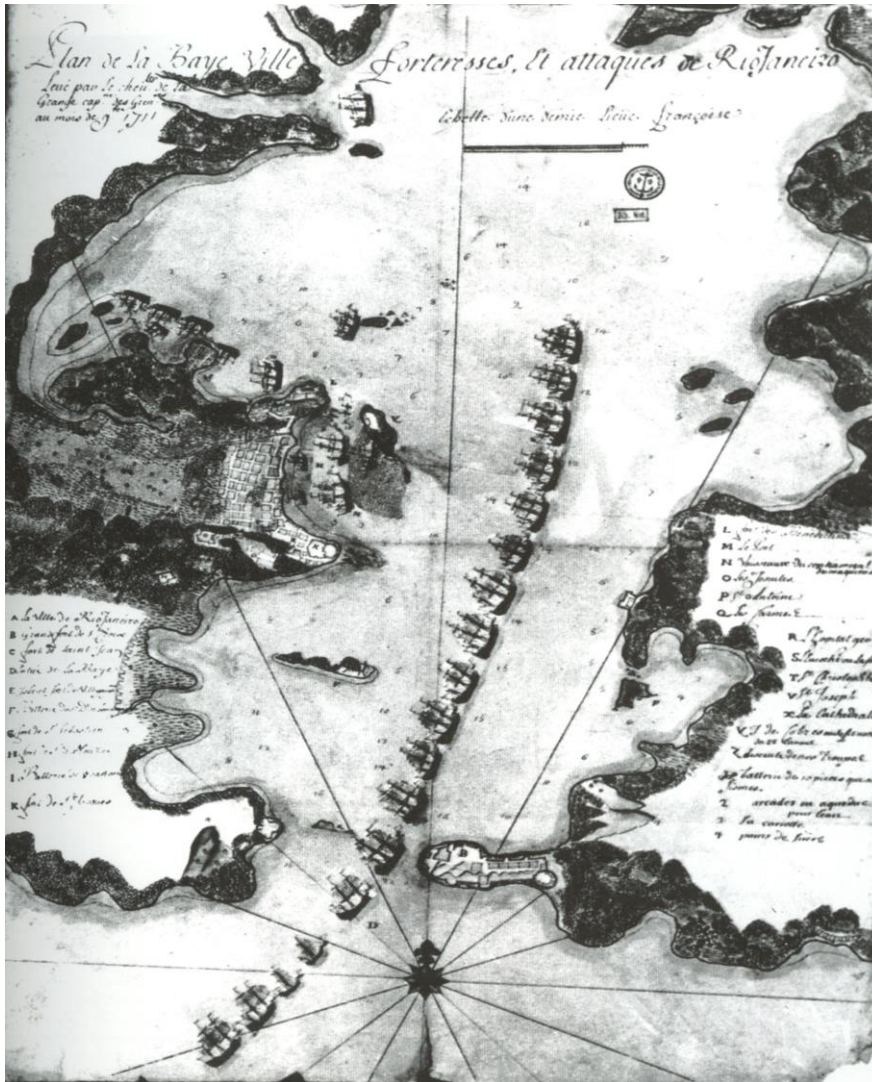
A cidade se estabeleceu a partir da sua relação com o mar principalmente pela possibilidade de comércio e com as problemáticas iniciais com as áreas internas do continente. A malha estendendo-se entre o mar e o vale (fig. 5.24).

Morfologicamente a cidade do Rio de Janeiro foi fundada em áreas cujo território se caracterizam por terras baixas, morros com predominância de mata tropical e pela amostragem de rochas desnudas e da conglomeração urbana no seu interior<sup>22</sup>.

A relação espacial da cidade deu-se ao longo dos séculos através da expansão urbana de características diferenciadas ao traçado hipodâmico, mas caracterizada por não seguir padrões regulares de ocupação, isto decorre a sua flexibilidade em se adaptar a topografia e a defesa (fig. 5.25).

A metrópole carioca desde os seus primórdios passa a aplicar uma política urbana centralizadora que esta baseada na transformação do centro e das atividades portuária, devido à presença da coroa portuguesa no ano de 1650 (fig. 5.26).

Este fato da origem as primeiras transformações e expansões da cidade passando a ter um crescimento econômico



(Fig. 5.25) – Devido às características geográficas da baía do Rio de Janeiro, as constantes invasões e a permeabilidade ao território foram elementos que deram origem às características da metrópole carioca. Fonte: Arquivo do Itamarati.

significativo devido ao período de mineração que durante os anos de 1720 proporciona a re-configuração urbana da metrópole.

A cidade passa a ser incrementada com a chegada de imigrantes devido à emergência das cidades cariocas no período curto de uma década. Cidades de menor porte são fundadas entre, o triângulo de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Este processo decorre da transferência da capital nacional, de Salvador para o Rio de Janeiro, devido à mineração.

Neste período as organizações se estabelecem na cidade, juntas militares, sociedade civil, corporações de oficiais, negros e elite local. Este desenvolvimento marca o final do século XVIII, proporcionando transformações econômicas que geram às primeiras estratificações sociais, decorrentes da formulação da nova sociedade, que impulsionou as camadas menos favorecidas em direção aos morros.

A estrutura urbana neste período se caracteriza por uma arquitetura monumental que estabelecendo os alinhamentos, com a finalidade de corrigir os traçados, as quadras e as ruas através da influência do teor urbano renascentista advindo de Vitruvius e Alberti (fig. 5.27).





(Fig. 5.26) – A estrutura urbana da cidade permitiu ao longo dos séculos a construção estratégica do centro urbano e das áreas habitacionais nas áreas periféricas. Fonte: Arquivo do Itamarati.



(Fig. 5.27) – A cidade nasce historicamente consolidada em princípios urbanísticos, mas nos seus primórdios teve as características das fortificações que foram empregadas na colonização espanhola. Fonte: Arquivo do Itamarati.

“Essa efetiva geometrização dos traçados só irá ocorrer depois do período Filipino, quando a Coroa passa a adotar uma política organizadora mais formal, sendo dominada pelo ideal moderno renascentista de busca de regularidade, geometria e ordem”<sup>23</sup>.

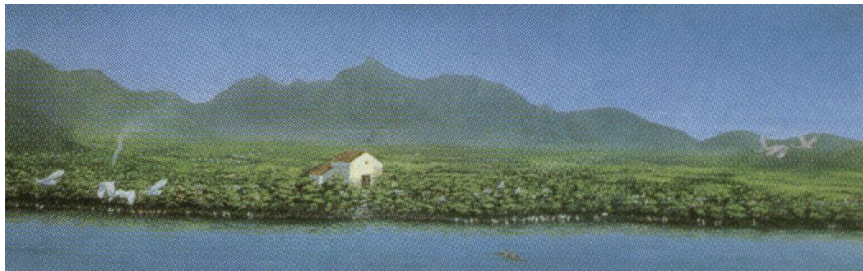
Durante os séculos seguintes, que é marcado pela chegada da família real em 1808, ocasionando o crescimento urbano da metrópole, atingindo 50.000 habitantes, o que proporcionou a expansão ao longo da região do Campo de Santana.

A obras de urbanização dão seqüência às transformações,

“tais como as áreas alagadas e lagoas, arruamentos e calçamentos, reformas e extensão do abastecimento de água, iluminação pública, e o tratamento de praças e espaços públicos”<sup>24</sup>.

O estabelecimento das transformações possibilitou a multiplicação de áreas nobres e de setores segregados, isto decorre em função,

“da várzea ocupar o centro do poder mercantil e político, assumindo-se como principal porto exportador, alimentado pela produção de ouro mineira. A ausência de transportes públicos mantém ainda o núcleo confinado ao centro e a região portuária... cresce a atividade da burguesia mercantil no centro, nas áreas de comércio, finanças, importação e navegação”<sup>25</sup>.



(fig. 5.28, fig. 5.29 e fig. 5.30) – Três momentos significativos da urbanização do Rio de Janeiro, a “Praça XV”. O panorama evolutivo mostra a evolução da estrutura urbana e a consolidação inicial da paisagem. Fonte: autor desconhecido. Revista AU, 1998. p. 71-77

As transformações na metrópole carioca que antecedem o século XX, a conservam como capital nacional, mas é neste período que as diferenças sociais estão presentes na malha urbana, diferenças entre as zonas centrais e sul, as áreas litorâneas e as regiões que são abastecidas em este período pelo bonde e pela ferrovia (fig. 5.28, fig. 5.29 e fig. 5.30).

“Aos poucos a cidade consolidando seus padrões segregados com ricos na zona sul, próximo a costa, servidos pelo bonde os menos privilegiados na zona norte e nos subúrbios, servidos pela ferrovia, para onde também se desloca gradualmente a indústria; o centro passa a ser o lugar das ao emprego nas pequenas manufaturas artesanais existentes”<sup>26</sup>.

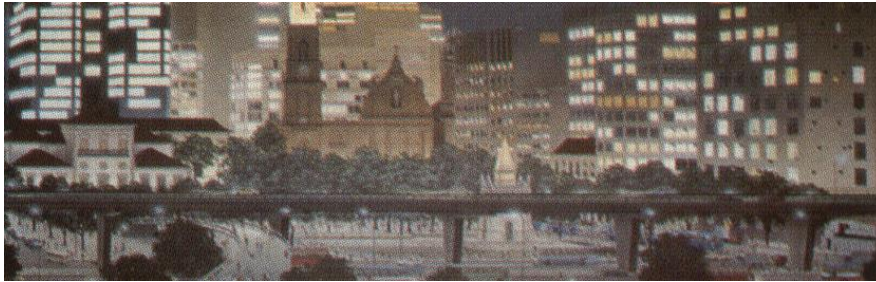




píer mauá

Rio de  
Janeiro  
imagem de satélite





(fig. 5.31) – A paisagem consolidada do Rio de Janeiro ao longo do século XX, ocasionou a segregação espacial e social das atividades lindeiras ao longo da região portuária. Fonte: autor desconhecido. Revista AU, 1998. p. 71-77

## 05.10 O Século de Luz

O período das maiores transformações na metrópole se dão a partir da proclamação da República, em decorrência da influência da *"Belle Époque"* com suas sorveterias, cafés, teatros, vida mundana a beira mar, e do modelo Haussmaniano de Paris que estabelece os grandes eixos e bulevares, a metrópole carioca opta pela demolição de três mil imóveis, proporcionando a cenografia de contrastes entre a paisagem e as antigas construções coloniais (fig. 5.31).

Ocorre a construção da Cinelândia e o Estado local, promove o desmanche do Morro do Castelo no ano de 1922, o aterro da baía de Guanabara. O Rio de Janeiro do prefeito Pereira Passos (1903-1906) e o Plano Diretor de Donat Alfred Agache (1925-1930), proporcionaram ao centro urbano a imagem de uma nova era: O Modernismo.

É durante o início do século XX com as obras das administrações de Pereira Passos e de Rodrigues Alves que às transformações do setor portuário do Rio de Janeiro se iniciam. Esse fato decorre da degradação existente na metrópole, tanto física



quanto arquitetonicamente. O principal ponto de intervenção é o setor social, devido à concentração de uma população de baixa renda e de atividades informais de trabalho.

“Em termos sociais, a área portuária não poderia possuir pior fama e piores condições de vida que as verificadas na entrada do século. Em insalubres habitações coletivas, focos de epidemias, ao longo da Rua da Saúde, junto a áreas alagadiças nas encostas dos morros, ou misturadas às atividades portuárias, a maioria da população era de baixa renda. Conhecido como o antro de malandragem, lá muita gente estava ligada à marginalidade (como os famosos grupos de capoeira, então fora da lei), á prostituição, ou simplesmente eram escravos não integrados ao mercado de trabalho formal. A saúde era, inclusive pejorativamente conhecida por Pequena África e é tida como o berço do samba, carnaval, capoeira, futebol e violão”<sup>27</sup>.

E devido ao estado deste setor que as normativas de sanitariedade pública durante a década de 1910 são estabelecidas na cidade carioca e a partir de 1920 às transformações urbanísticas passam a ser implementadas pela administração da metrópole devido à preocupação de se integrarem durante este período como uma capital internacional.

Essas transformações ocorrem devido à importância do setor portuário, o qual drasticamente se contrapunha ao tipo de

sociedade, e de realidade econômica desejada pela elite do café carioca, a preocupação desta área decorre da imagem negativa existente internacionalmente.

A importância do porto e a sua representatividade nacional eram dadas pela quantidade de capitais econômicos gerados a partir dos montantes resultantes das importações e exportações que a firmavam como capital nacional.

A metrópole carioca, diferente de Buenos Aires, proporciona transformações urbanas a partir de 1920 com características monumentais presentes na Avenida de Maio. Esta se opõe à conceituação urbana devido a Avenida Central se basear em uma operação cenográfica.

A destruição das áreas compreende ao todo 400 edifícios e o estabelecimento de um novo eixo viário na metrópole, ocasionando intervenções que se repetiram na metrópole a partir de 1940, como por exemplo, o alargamento da Avenida Getúlio Vargas.

Essas atividades que marcam as primeiras décadas do século XX, proporcionou a destruição da paisagem histórica, a criação do novo centro e a criação dos novos espaços públicos.

Entre 1920 e 1950, apagou as memórias históricas da cidade, modificando-se o perfil originário da área central: a terra dos

morros “do Senado, do Castelo, as quais continha as principais igrejas e conventos coloniais – e de Santo Antônio, ficou derramada sobre a bahia, surgindo ali, ao longo do tempo, o aeroporto de Santos Dumont e o Aterro de Flamengo.<sup>28</sup>

Este período proporciona a capital o aspecto monumental, integrando desta maneira a paisagem da metrópole a estrutura dos novos eixos viários, os edifícios governamentais e ecléticos, às torres de escritórios e o novo traçado das amplas avenidas caracterizando a malha urbana carioca.

São às décadas de 1930 à 1960 o auge da arquitetura moderna. A arquitetura modernista e contemplada pelo estado e as obras rodoviárias, principalmente às da Avenida Brasil e Presidente Vargas, são marcos das transformações de grande escala.

É significativo apontar o crescimento demográfico da capital passando para 1,8 milhões de habitantes em 1940, chegando na década de 1960 à quantidade de 3,3 milhões de habitantes, números estes que demonstram a importância da cidade do Rio de Janeiro dentro do panorama internacional.

Durante 1960 e 1961 a reforma urbana e o Aterro do Flamengo dão origem a uma nova etapa do processo de crescimento da cidade, neste período ocorre a re-estruturação das vias

expressas devido ao crescimento da indústria automotiva, e o período do crescimento dos bairros, como Catumbi e Laranjeiras que passam pela transformação de seu tecido urbano, o aparecimento de áreas verdes e o estabelecimento de infra-estrutura fundiária.

O desenvolvimento metropolitano se dá de maneira gradual marcado pelos remanescentes do urbanismo modernista de Lucio Costa com o projeto para a Baixada de Jacarepaguá, das grandes obras como a ponte Rio-Niteroi e o estabelecimento da companhia do metrô. Estabelece-se o período das grandes intervenções, é necessário de serem mencionados os planos urbanos integrados, tais como o Plano integrado do Metrô (Pit/Metrô) e o Plano Urbanístico Básico (Pub-Rio), ambos de 1977<sup>29</sup>.

Somente na década de 90, a metrópole, através dos planos urbanísticos do programa Rio-Cidade, possibilitou a identificação e a avaliação das reformas em áreas deficitárias, tanto na estrutura arquitetônica e urbana, quanto na integração social com o meio físico e cultural existente na metrópole carioca, elementos estes presentes desde o começo do século.

Diferentemente de outras capitais latino-americanas – Buenos Aires e Montevideú, por exemplo –, Rio de Janeiro nunca teve uma alta densidade de população morando no núcleo central,



(fig. 5.32) – Após os planos do início do século, o plano de Donat Alfred Agache 1925 a 1930, trouxe a alternativa para o tecido urbano de um urbanismo composto por edificações monumentais. Fonte: Segre, Roberto; 200.

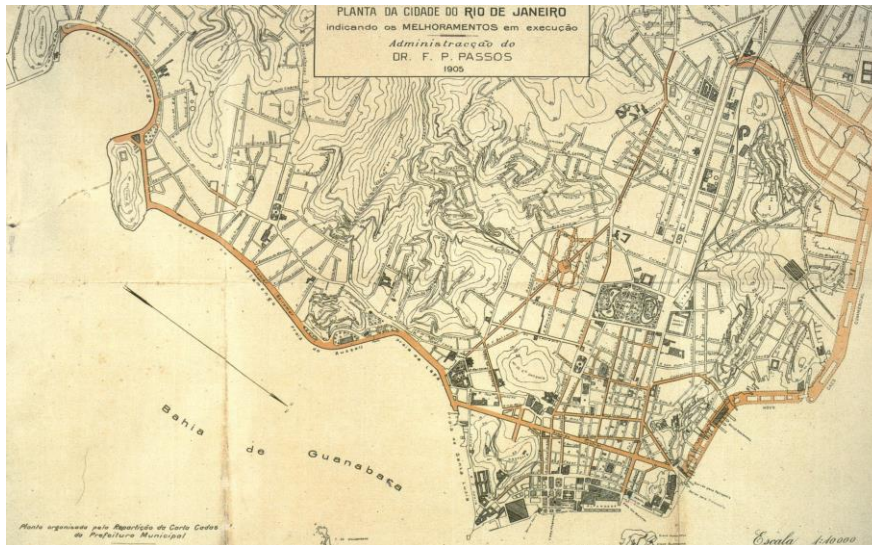
basicamente especializado nas funções comercial, política, administrativa, bancária e recreativa<sup>30</sup>.

O objetivo do programa não apenas se restringiu aos setores urbanos consolidados, mas é necessário apontar as intenções em transformar os setores estrategicamente ultrapassados, tais como áreas perimetrais de desenvolvimento urbano costeiro e as áreas portuárias da baía do Rio de Janeiro.

As transformações da metrópole podem ser apontadas cronologicamente de maneira diversa a de Buenos Aires e a de Montevideu, isto decorre em função do porto não terem sido incorporados como essência da metrópole, devido às diversidades econômicas e administrativas. Tais como as crises econômicas de 1929 e a transferência da capital para Brasília na década de 1960.

A relação com a frontalidade marítima é dada a partir da concepção da paisagem pelos morros e a sua ligação perimetral entre o litoral, em especial Copacabana e o centro, são estes os objetos de re-qualificações promovidos pelo Rio-Cidade.

Na cidade Maravilhosa, tais aspectos permitiram às transformações rodoviárias, os grandes conjuntos, as obras sanitárias, as obras de engenharia e as transformações segregadoras dos bairros baseados nas especulações imobiliárias



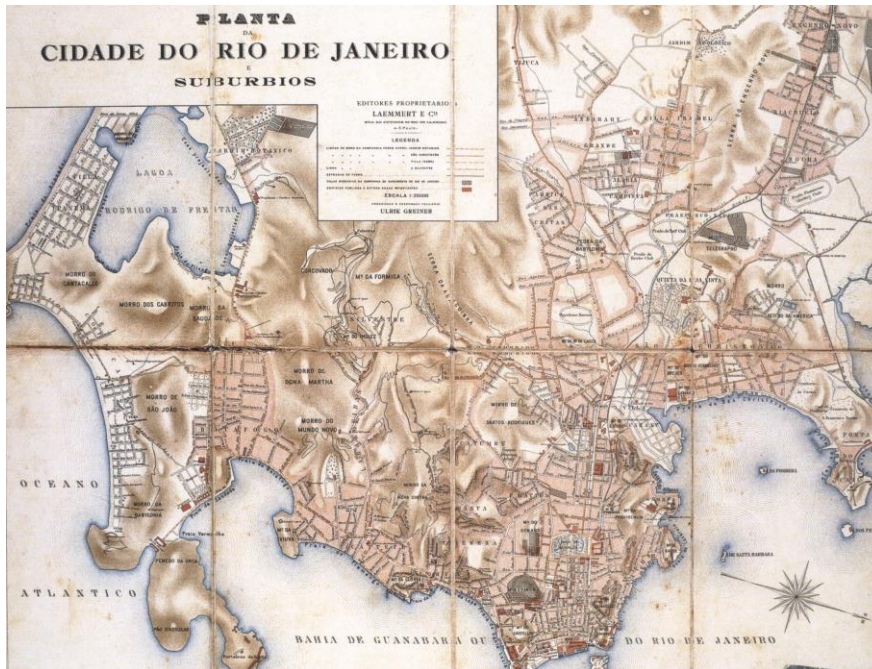
(fig. 5.33) – Os planos urbanos Do Rio de Janeiro possibilitara a incorporação de planos auxiliares como os de 1938 e 1945. Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; 2002.

presentes no constante crescente cronológico e morfológico da metrópole.

Portanto, é possível de serem apontadas a partir do início do século XX, as propostas realizadas<sup>31</sup>:

- 1901-1902: Desmonte do morro do senado;
- 1902-1906: Obras portuárias e reformas administrativas realizadas pelo prefeito Pereira Passos;
- 1910: Inaugurado o porto do Rio de Janeiro pelo presidente Afonso Pena;
- 1914: Plano de Melhoramento da área Central por J.M. Maciel;
- 1921: Re-inauguração do Porto Modernizado (fig. 5.32);
- 1937-1945: Projetos Auxiliares para o Plano de Extensão e transformação da Cidade:
- 1929: Primeira Passagem de Le Corbusier pelo Brasil-Plano de lâminas curvilíneas para o Rio de Janeiro;
- 1936: Segunda passagem de Le Corbusier, projeto para o Ministério da Educação;
- 1938-1940; Aberta às áreas de aterro e a criação da avenida Mauá que liga até o porto (fig. 5.33);
- 1944: Avenida Presidente Vargas e inaugurada por Getúlio Vargas;





(fig. 5.34) – Ao longo do século XX a estruturação espacial permitiu a integração entre a metrópole e a área portuária através da construção da perimetral que nos dias de hoje fragmenta a metrópole. Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; 2002.

- 1951-1952: Projetos paisagísticos de Burle Marx para a praia do Botafogo;
- 1965: Segundo Plano Diretor para o Rio de Janeiro de autoria do escritório grego “Doxiadis Associates” consultores para o Desenvolvimento e Equística – com projeções do ano 2000;
- 1977: Projetos de alinhamento para as Avenidas Perimetral e Beira Mar (fig. 5.34);
- 1984: Reconhecimento do Corredor Cultural, formado a partir do centro histórico da Praça XV;

### 05.11 Plano Estratégico do Rio de Janeiro

O Plano estratégico para a cidade do Rio de Janeiro tem como objetivo principal, proporcionar melhorias urbanas nos setores de infra-estrutura que possibilitem o estabelecimento de uma metrópole consolidada para as realidades globais.

O desenvolvimento deste plano nasce a partir de 1988, com a criação do Projeto Rio-Cidade, com o apoio da prefeitura e da união. O plano estratégico está estruturado a partir do consórcio de empresas formado por uma junta representativa de 22 membros



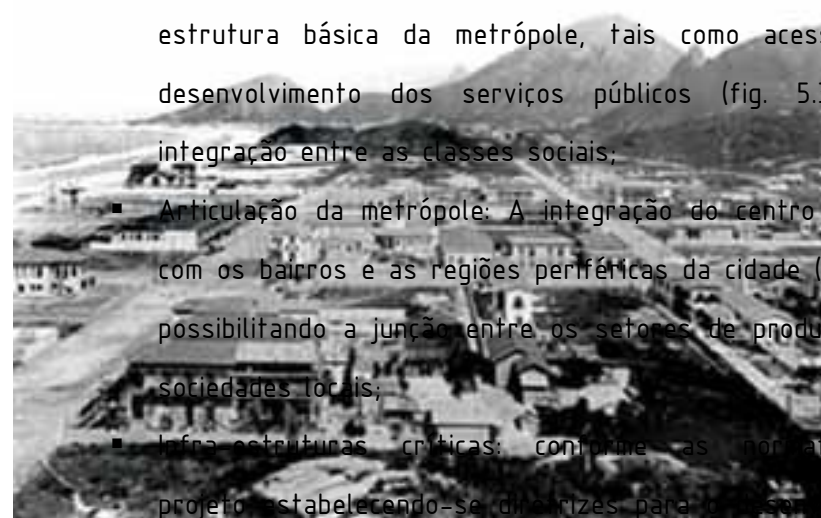
(fig. 5.35) – Vista aérea dos edifícios governamentais localizados na Esplanada do Castelo durante a década de 1950. Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; 2002.

responsáveis pelo conglomerado econômico de 60 investidores. Ao todo estas empresas constituem a estrutura econômica do Rio de Janeiro.

A partir de 1995 a estrutura funcional do projeto desenvolvida em parceria com a Prefeitura, assumindo o papel de transformador urbano da metrópole.

O plano estratégico identificou 24 vocações, abrangendo os aspectos sociais, espaciais, o desenvolvimento dos fluxos econômicos, desenvolvimento de pólos terciários, sendo necessário apontar os principais tópicos<sup>32</sup>:

- Qualidade de vida: re-estabelecer as funções de infraestrutura básica da metrópole, tais como acessibilidade, desenvolvimento dos serviços públicos (fig. 5.35) e a integração entre as classes sociais;
- Articulação da metrópole: A integração do centro histórico com os bairros e as regiões periféricas da cidade (fig. 5.36), possibilitando a junção entre os setores de produção e as sociedades locais;
- Infra-estruturas críticas: conforme as prioridades do projeto, estabelecendo-se diásporas para o desenvolvimento viário, das tele-comunicações e da produção de serviços;



(fig. 5.36) – O Bairro de Copacabana na década de 1910. Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; 2002

- Especificidades Urbanas: potencializar as atividades culturais, lazer, esporte e recursos urbanos.

As propostas e diretrizes urbanas visam à estruturação do território e as suas funções urbanas por meio do desenvolvimento da economia e dos serviços locais, através do estabelecimento de um sistema administrativo que possibilitou a funcionalidade entre os setores populacionais.

O projeto urbano estabelece diretrizes específicas para a região portuária. A partir de 1988 o porto do Rio de Janeiro passa a ser considerado patrimônio histórico, devido à promulgação da lei 7351<sup>33</sup> que proporcionou o tombamento de aproximadamente 2000 edificações ao longo do litoral carioca.

O estabelecimento destas edificações e da área portuária compreende a região entre os morros da Conceição, Saúde, Livramento, Gamboa e Pinto, além das obras arquitetônicas da fortaleza de N.S. da Conceição, o palácio Arquiepiscopal, as igrejas de São Francisco da Prainha e da Saúde, tendo sido tombados também o conjunto industrial Moinho Fluminense e alguns armazéns localizados ao longo da orla do cais<sup>34</sup>.

Este processo de requalificação proporcionou uma nova legislação a qual trata de recompor os fragmentos sociais

ocasionados pelos usos inadequados originados pelas atividades industriais, tais como a restrição de áreas residenciais e os usos mistos. O estabelecimento das áreas habitacionais e da infraestrutura local estabelece parcerias com órgãos privados ou por meio de financiamentos estaduais.

Tais empreendimentos possibilitam a reconstrução de setores degradados, principalmente ao longo da região portuária, proporcionando a recuperação de galpões e silos por meio da construção de edifícios urbanos que possibilitem a construção de uma nova paisagem.

A procura pelo estabelecimento destes setores, potencializou às novas edificações a se integrarem ao centro histórico, consolidando o aparecimento de novos investimentos privados.

Para a zona portuária estabeleceu-se a partir do ano de 2002 a recuperação dos armazéns em função das novas logísticas internacionais, tanto nos setores de infraestrutura portuária, quanto financeira. Estes setores passaram a serem integrados no plano urbanísticos como setores de potencial arquitetônicos, tanto de âmbito cultural quanto social<sup>35</sup>.

Os bairros que compõem as zonas portuárias são formados pela sua ligação com o mar e por movimentadas avenidas, morros, praças e vias que proporcionam características específicas às áreas da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Entre as diretrizes estabelecidas pelo Plano e pela Prefeitura do Rio de Janeiro, estabeleceram-se as principais premissas de transformação para este setor, que reafirma a frente marítima através<sup>36</sup> de:

- Morar no porto: O Plano tem como meta o crescimento da população residente do porto (em torno de 20.000 pessoas). O plano prevê o reaproveitamento de terrenos desocupados e a recuperação de edifícios degradados, integrados com projetos de melhorias ambientais e de infra-estrutura local;
- Revalorização dos espaços públicos: O plano estabelece intervenções urbanísticas que prevêm a execução de obras para as redes de drenagem, da reurbanização de ruas, de praças e dos largos históricos.
- Estimulo da economia local: O Plano a captação de investimentos privados para a área de intervenção. Portanto tanto a legislação urbanística será re-adequada com o



(fig. 5.37) – O Porto de da Baía de Barcelona ampliado a partir das reformas urbanas da década de 1990. Fonte: autor desconhecido.

intuito de promover a preservação do patrimônio cultural por meio da renovação urbano.

Este plano estratégico esta composto pelas parcerias realizadas entre a Prefeitura do Rio de Janeiro, a companhia das docas, a qual está vinculada ao Ministério dos Transportes, sendo responsável pelas terras do porto, além da ativa participação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Entre os objetivos de recuperação urbana, o plano estabelece a recuperação do Píer Mauá por meio de iniciativas turísticas, culturais e de entretenimento. Está localizado no início da Avenida Rio Branco, o objeto do principal empreendimento de indução para a revitalização da área. Tal aspecto é comparável às áreas de Puerto Madero, Bilbao e Barcelona (fig. 5.37).

O Principal aspecto desta intervenção, na cidade carioca, é de caracterizar a recuperação desta área através de um empreendimento cultural, em específico através da instalação do Museu Guggenheim, a ser realizado através de parceria internacional.

A recuperação desta área, assemelha-se a frente marítima da cidade de Barcelona (fig. 5.38), iniciado no ano de 1992 a partir





(fig. 5.38) – Baía de Barcelona. Fonte: Fonte autor desconhecido.

das Olimpíadas, com o intuito de possibilitar a recuperação urbana, devido a degradação das áreas, a municipalidade de Barcelona, promove uma série de intervenções pontuais.

Essas intervenções surgem a partir de articulações entre investimentos privados e infra-estrutura pública, as quais permitiriam a requalificação do tecido urbano.

Esta mudança de paradigma decorre do fortalecimento da sociedade catalã devido ao processo nacional que vivia a Espanha com a morte do general Francisco Franco. É necessário de se apontar que anos de ditadura, foram substituídos gradualmente por um socialismo democrático<sup>37</sup>.

A incorporação de uma sociedade civil ativa permitiu ser um dos agentes atuantes nas transformações da metrópole. As demandas exigidas pela população levaram ao desenvolvimento da teoria da “Metástase Benigna”, proposta pelo arquiteto Oriol Bohigas.<sup>38</sup>

Essa teoria denota a aplicação de projetos pontuais, que de maneira aparente apresentam desconexão, mas que seriam os potencializadores imediatos, provocando a regeneração do seu entorno, graças a sua “irradiação positiva”.

O objetivo foi o de aplicar aos espaços públicos este processo, podendo ser estruturado a partindo do pequeno núcleo urbano, passando por bairros até ser aplicado em áreas de praças e parques metropolitanos.

“Um dos aspectos da política urbana de Barcelona foi a tentativa de projetar a cidade a partir de espaço público. Essa tentativa não teria sentido se não fosse acompanhada de outros critérios que situam o valor do espaço público em função de estruturas superiores, como não são o diálogo entre o centro e periferia, a relação com os equipamentos, a visão setORIZADA da não sistematicidade da grande urbe, o novo valor unificador e legitimador do plano, etc.(...) Contudo, o espaço urbano foi o tema fundamental do novo desenho da cidade, ou pelo menos a sua matriz mais eficaz.”<sup>39</sup>

Esta intervenção, assim como acontece na recuperação da Praça Mauá, na cidade do Rio de Janeiro, estabelece linhas de tráfego e de garagens que permitam a retirada de circulação de veículos ao longo da costa, interligando os eixos urbanos com o centro histórico.

A recuperação desta área, assim como em Barcelona, passa a ser qualificada visando o equilíbrio entre o centro e as áreas periféricas da metrópole, através da reconfiguração dos vazios urbanos. Estas áreas constarão com a transformação da avenida perimetral transformando-a em uma escultura urbana elevada, este tipo de intervenção visa não apenas a estruturação urbana, quanto à artística também.

O conjunto de intervenções portuárias conta com a transformação das áreas do Cais da Gamboa, assim como as parcerias realizadas para o projeto do Píer Mauá, este constará com remodelação urbana que tem como principal aspecto à transformação das atividades comerciais e educativas. Esses setores contarão com uma área de recreação perimetral com ciclovias e espaços para pedestres.

Os setores perimetrais mostram-se fundamentais devido a sua articulação como fronteira entre o setor litorâneo que compõe o porto e a área do setor histórico que abrange o centro urbano. Esta característica esta presente em intervenções portuárias como a região das docas de Londres e do porto de Kup Van Zuid em Roterdã.



(fig. 5.39) – Perimetral elevada do Rio de Janeiro, a baía da metrópole se configura através da segregação entre o tecido da cidade e a área portuária: Fonte Revista Arquitetura e urbanismo número 78.

Essas perimetrais na capital carioca compreendem atividades de passagem como elementos binários que não apenas interligam bairros, mas possibilitam novas relações urbanas que abrangem e transformam os eixos secundários da orla em vias de circulação significativa.

O principal aspecto que diferencia a perimetral elevada do Rio de Janeiro (fig. 5.39) é a sua adaptação à paisagem e não a sua destruição. Oriol Bohigas nos aponta que,

“entre todas as cidades que num determinado momento estabeleceram uma barreira entre a cidade e o mar, isso aconteceu em Nova York, Londres, Barcelona, Óstia, Nápoles, Salerno; na maior parte das cidades marítimas, e especialmente nas cidades mediterrâneas, se fez ou se está fazendo uma operação de eliminação dessas barreiras, de modo que a cidade volte a se comunicar com o mar”<sup>40</sup>.

Os elementos contidos na perimetral da cidade do Rio de Janeiro, criam a ligação entre os Bairros, proporcionando a revitalização do contorno costeiro como elemento de interface da fronteira marítima permitindo estabelecer hierarquias de usos; devido, à requalificação das atividades lindeiras que se interligam a costa atlântica do Rio de Janeiro.



(fig. 5.40) – Perimetral elevada do Rio de Janeiro, tendo sido objeto de estudo pelo arquiteto Oriol Bohigas: Fonte Revista Arquitetura e urbanismo número 78.

## 05.12 Elementos Catalisadores e “City Marketing”

A região do Porto do Rio de Janeiro consiste especificamente de características históricas, cujas realidades sociais e culturais tem potencializado transformações ambientais e espaciais com o centro da cidade ao longo do século XX (fig. 5.40).

O território carioca devido a sua configuração espacial e a sua monumental baía que abraça o mar como entrada da metrópole conforma uma estrutura urbana apoiada em um centro histórico potencializado pela arquitetura da modernidade.

A reconfiguração da paisagem proporciona a frente marítima características próprias que se assemelham aos “waterfronts” europeus. Este fato se dá devido à criação de espaços coletivos que ligam as áreas da Baía de Guanabara com atividades de serviço, tais como cinema, bares, restaurantes e cinemas, proporcionando atividades de lazer ao longo dos eixos que se interligam com a região central.

Em específico, é necessário se apontar a região da praça Mauá e o Morro da Saúde, remanejados através de projetos que abrangem o Santo Cristo e a Gamboa, estes que estão na

atualidade descaracterizados pela gentrificação social, provenientes da ocupação dos morros. Devido as atuais atividades industriais e de serviços existentes na área.

A região portuária do rio de Janeiro se compõe da Baía de Guanabara, interligada pela estrutura ferroviária que abrange a região do Vale do Paraíba, conectando-se a São Paulo e Minas Gerais e da região noroeste com os estados de Espírito Santo e Minas Geral.

A sua estrutura marítima compreende a região de barra, com largura de 1,5 km e profundidade mínima de 12 m, sendo delimitada pelos faróis do Morro do Pão de Açúcar e da Fortaleza de Santa Cruz, na entrada da Baía de Guanabara. O canal de acesso compreende 18,5 km de comprimento, 150 m de largura mínima e 17 m de profundidade<sup>41</sup>.

Sua estrutura operacional consiste de instalações que abrangem 6.740 m de cais contínuos e um píer de 392 m, distribuídos em diversas áreas formadas, conforme estrutura estabelecida pela Intendência dos Portos do Rio de Janeiro<sup>42</sup>:

- PIER MAUÁ: Objeto de transformações urbanas dentro da metrópole, consiste em um cais construído entre 1949 e 1951, com aproximadamente 400 metros de comprimento e 83



metros de largura, projetado para comportar navios de até 30 mil toneladas, inicialmente para carga e descarga e de transporte pesado, consiste em uma estrutura de apoio para armazenagem de materiais de construção e de veículos importados. O píer é, acostável nos dois lados, com 880 m de perímetro, contendo cinco berços, cujas profundidades variam de 7 a 10 m. Sua superfície total é de 38.512 metros quadrados.

- CAIS DA GAMBOA: Inicia-se junto ao Pier Mauá e se prolonga até o Canal do Mangue, numa extensão de 3.150 m, compreendendo vinte berços, com profundidades que variam de 7 a 10 m. Conta, também, com dezoito armazéns, sendo um frigorífico para 15.200 toneladas, totalizando 60.000 metros quadrados de pátios para armazenagem a céu aberto.
- CAIS DE SÃO CRISTÓVÃO: Conta com seis berços distribuídos ao longo de 1.525 m de extensão, cais com profundidades de 6 a 8,5 m. Possui dois armazéns perfazendo 12.100 metros quadrados e pátios descobertos de aproximadamente 23.000 metros quadrados.

- CAIS DO CAJU / TERMINAL ROLL-ON ROLL-OFF: Possui 1.001 m de cais e cinco berços com profundidades variando entre 6 e 12 m, estando apenas um em condições de atracação. As instalações de armazenagem são constituídas de três armazéns, com área total de 21.000 metros quadrados e mais 69.200 metros quadrados de pátios descobertos.
- TERMINAL DE CONTÊINERES: Possui uma área total, incluindo os acessos rodo-ferroviário, de 137.240 metros quadrados. Compreende um cais de 784 m de extensão, com quatro berços e um píer de prolongamento de 280 m de extensão, apresentando um berço com profundidade média de 12 m e retro-área total de 324.000 metros quadrados.

Para as transformações destas áreas os projetos de intervenção propõem transformações nas áreas dos antigos armazéns, seguindo desta maneira as tendências internacionais, substituindo-os por áreas comerciais, culturais, de lazer integrado a parques e bulevares, escritórios e casas de espetáculos.

É necessário identificar a interface perimetral que interliga os setores portuários também contará com tratamento paisagístico assim como o eixo verde de Buenos Aires que proporcionara a releitura da paisagem e da escala em prol da escala humana.

Estes setores contarão com transformações específicas: à abordagem da orla carioca apóia-se em intervenções pontuais, especificamente a do Píer Mauá, o redesenho de sua praça e a intervenção cultural a qual este espaço se apóia, têm potencializado não apenas concursos e debates, mas também o surgimento de projetos internacionais.

Parte-se do princípio de que a adaptação das transformações, assim como em outras grandes metrópoles, decorre da valorização dos espaços de convívio público, obrigando a recuperação de marcos e espaços arquitetônicos históricos.

Segundo o arquiteto Oriol Bohigas, as metrópoles se articulam por meio de sua composição espacial e morfologicamente adaptadas a suas realidades locais, por isso,

“cidades como o Rio devem ser pensadas, projetadas, construídas a partir da identidade significativa dos espaços públicos mais que da autonomia dos edifícios. Evidentemente, alguns trechos da cidade estão pensados dessa forma, outros não. Os novos arranha-céus americanizados destroçaram bastante a continuidade da cidade e do espaço público. Por isso, a operação da Praça XV deve ser substancialmente de recuperação dos espaços públicos como espaços geradores da identidade da cidade”.<sup>43</sup>



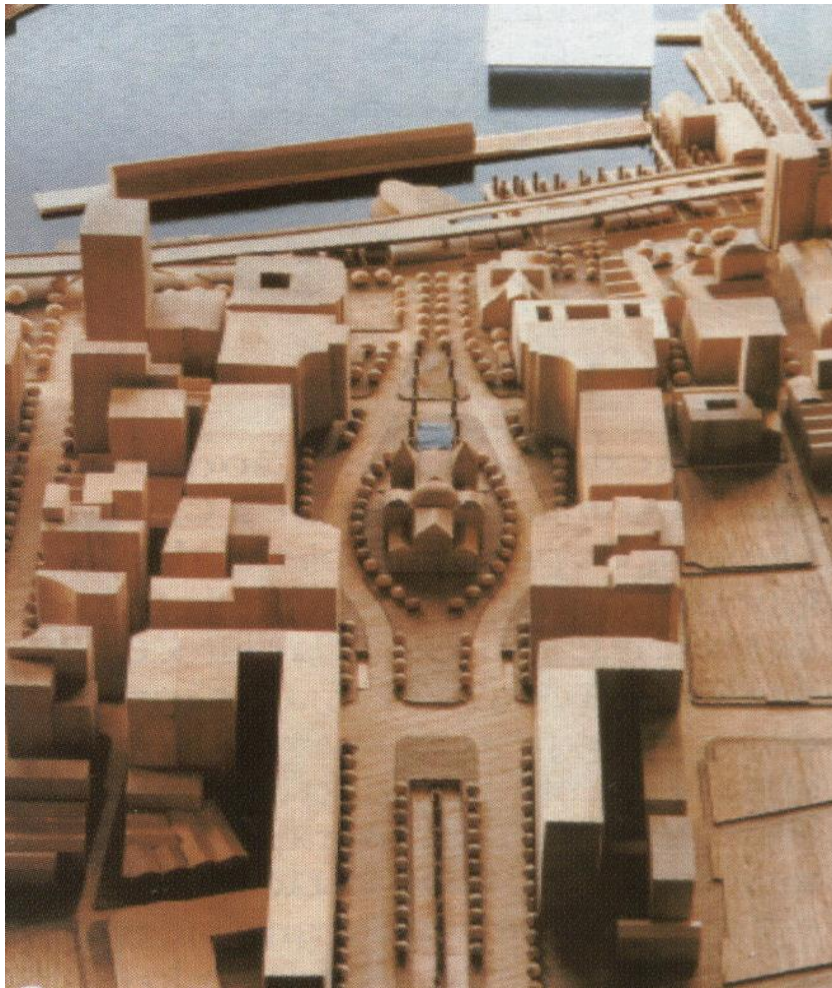
(fig. 5.41) – Maquete da intervenção no Rio de Janeiro, estudo projetual elaborado pelos arquitetos arquiteto Oriol Bohigas e Nuno Portas em 1997: Fonte Revista Arquitetura e urbanismo número 78.

A orla do Rio de Janeiro está composta como uma unidade única que proporciona espacialmente, não apenas a continuidade com o território do porto, mas também com o continente. Principalmente na região sul entre os setores de Copacabana e Ipanema, estes setores proporcionam esta ligação devido à concentração habitacional massiva que se distingue do setor portuária.

O conjunto de transformações da frente marítima da metrópole carioca se dá entre os setores da Candelária e o Aeroporto Santos Dumont. As constantes propostas para estes setores, os quais prezam a ligação com o centro, a Praça XV e os bairros tradicionais Leblon, Ipanema, Copacabana, entre outros, têm potencializado a metrópole como um pólo de portuário de atividades internacionais.

Estas atividades têm estado presente ao longo do século XX, devido a tradição histórica existente e vias significativas para o desenvolvimento urbano, tais como a Avenida Rio Branco e a Avenida Presidente Vargas.

Conforme o projeto de “Waterfront”, proposta pelos arquitetos Oriol Bohigas e Nuno Portas no ano de 1997 para a cidade do Rio de Janeiro a (fig. 5.41), a convite da prefeitura local, estabeleceu-se um plano estratégico dividido em três pontos



(fig. 5.42) – A maquete traz a conceituação dos espaços que incorporam a metrópole através dos grandes eixos de circulação: Fonte Revista Arquitetura e urbanismo número 78.

estruturais, os quais visam a requalificação da metrópole com a sua relação com às águas (fig. 5.42).

Valorização e Continuidade dos Espaços Públicos entre Centro e Orla<sup>44</sup>:

- Desobstruir a faixa frontal ao mar, removendo obstáculos visuais e barreiras construídas;
- Mudança dos píeres de atracação das barcas de transporte público, para desobstruir a Praça XV, criando novas estações de embarque, dotadas de estacionamentos de veículos;
- Tratamento paisagístico e arquitetônico do viaduto da Avenida Perimetral, eliminando as rampas de acesso;
- Ampliar e reformar os espaços onde terminam as principais vias de acesso do centro à orla, como a Avenida Presidente Vargas e a Avenida Almirante Barroso;

Reorganizar o Tráfego e os Estacionamentos de Veículos:

- Para reduzir o transtorno causado pelas mais de 2 mil vagas de estacionamento nas ruas e áreas particulares, a proposta prevê a construção de dez estacionamentos subterrâneos, com capacidade de quase 3 mil vagas. A

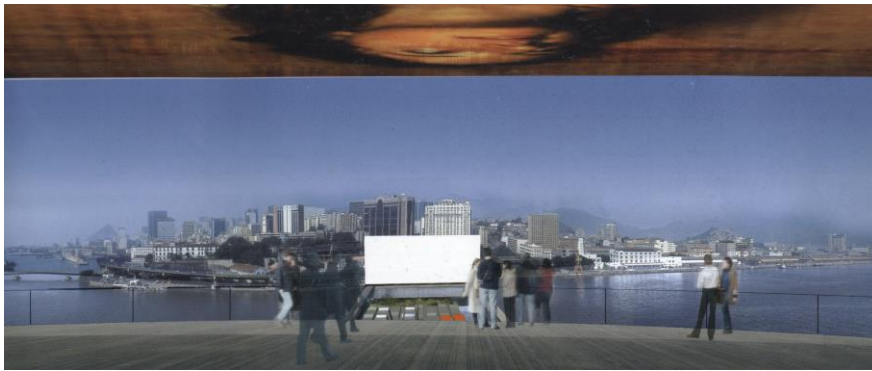
solução técnica adotada deve permitir o plantio de árvores sobre os estacionamentos;

- Alterações dos fluxos de automóveis e ônibus, por meio de vias subterrâneas, ampliando os espaços para pedestres nas áreas das Avenidas Rio Branco, Presidente Vargas e Padre Antônio Carlos.

Reforço na Complementaridade das Atividades na Área Central:

- Ocupação dos lotes livres ou com usos absolutos por edifícios residenciais;
- Criação de equipamentos atraentes por sua atividade cultural e lúdica, como um aquário de última geração, que poderia ser instalado sobre a água, no atual píer da Marinha;
- Ampliação das faixas de jardins e parques ao longo do cais, enquadrando o MIS e as Futuras quadras residenciais;
- Aproveitamento dos vazios á beira mar e das faixas sob a Avenida Perimetral para a instalação de equipamentos de lazer.





(fig. 5.43) – O Projeto para o museu Guggenheim proporciona ao Píer Mauá a construção de um território gerador de uma nova paisagem na cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Jean Novel; 2003.

### 05.12.1 Museu Guggenheim

“A nossa cultura – pedindo emprestada uma metáfora de Guimarães Rosa – se assemelharia à “terceira margem do rio”. Uma terceira margem que pode ser percebida como uma mistura, não só racial, mas cultural também”.

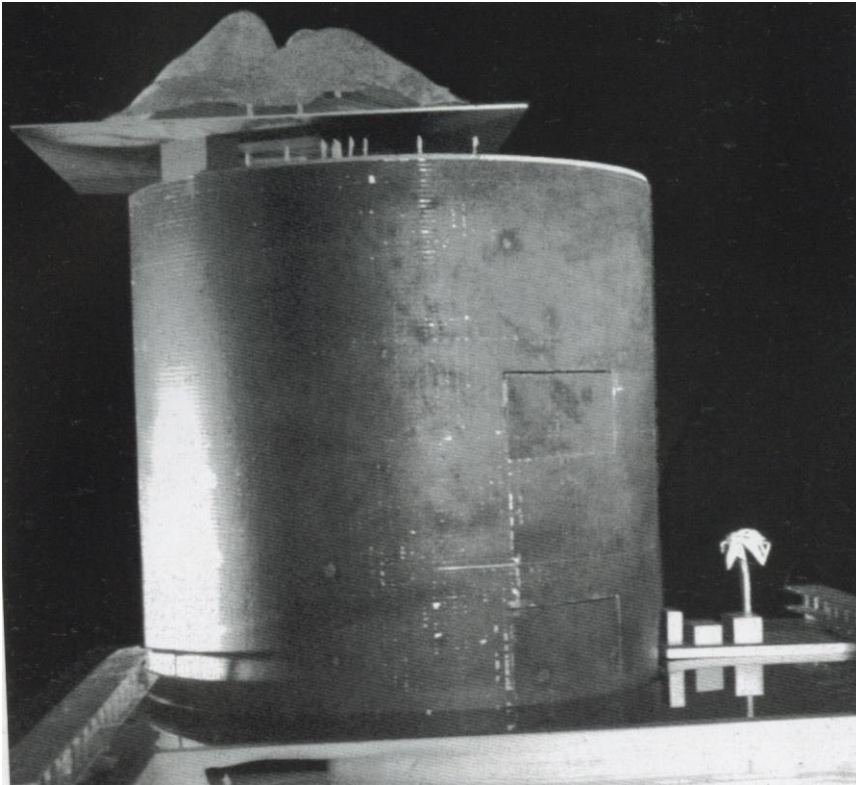
Uma espécie de simultaneidade, uma superposição permanente de espaços. (Desde a descoberta do Brasil por Cabral), a assimilação do acaso tem feito parte da nossa educação.

Nenhum projeto rígido foi realizado do modo como foi concebido. A experiência e pequenos tropeços ao longo do caminho infletem uma linha estreita, a lógica, e trazem para nós o que é mágico, surrealista e irracional no nosso discurso”.

Affonso Romano de Santana (2001)

As transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro têm sido impulsionadas pelas renovações portuárias, em específico o setor que compreende o Píer Mauá (fig. 5.43) Devido a sua integração espacial e o potencial existente entre a avenida perimetral e a praça Mauá. Esta área assumiu um papel importante dentro da malha da metrópole.

Destina a ser vocacionada como um setor de uma transformação arquitetônica que visa à cultura como o elemento



(fig. 5.44) – O Projeto se coloca como uma escultura urbana incorporada à paisagem. Fonte: Jean Novel;2003.

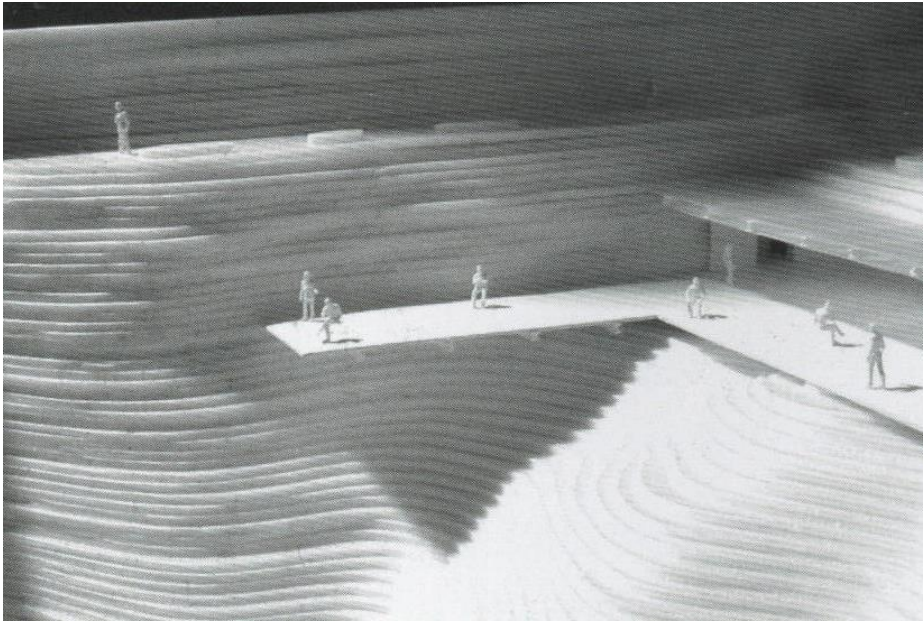
indutor de novos fluxos urbanos (fig. 5.44). Sendo estes advindo do surgimento de novas economias, tanto nacionais quanto internacionais, as novas realidades urbanas são geradas a partir do surgimento de novas atividades, serviços, comércios e espaços públicos comunitários.

A iniciativa desta recuperação urbana surge a partir da Prefeitura do Rio de Janeiro em proporcionar a revitalização deste setor urbano, com o intuito de re-adequar edifícios e galpões do porto, além de sua implementação de um eficiente sistema de transporte que integraria o Píer Mauá com o restante da metrópole (fig. 5.45).

A escolha deste setor decorre da existência de múltiplos contextos que conformam o porto, tais aspectos são suas características históricas, sociais, geográficas, ambientais, técnicos, legais e políticos.

A estrutura do cais se projeta aproximadamente 400 metros adentrando a baía de Guanabara, interligando-se diretamente com o centro histórico do Rio de Janeiro, apresentando, apesar de estar presente no litoral com forte centralidade na metrópole.

“o local onde está a Praça Mauá, á frente do Cais, há quatro séculos e centro de varias atividades econômicas que



(fig. 5.45) – A construção de uma nova paisagem para a metrópole, levou o arquiteto Jean Nouvel a propor a nova territorialidade através da inserção de uma “floresta tropical” inserida no museu-paisagem. Fonte: Jean Nouvel; 2003.

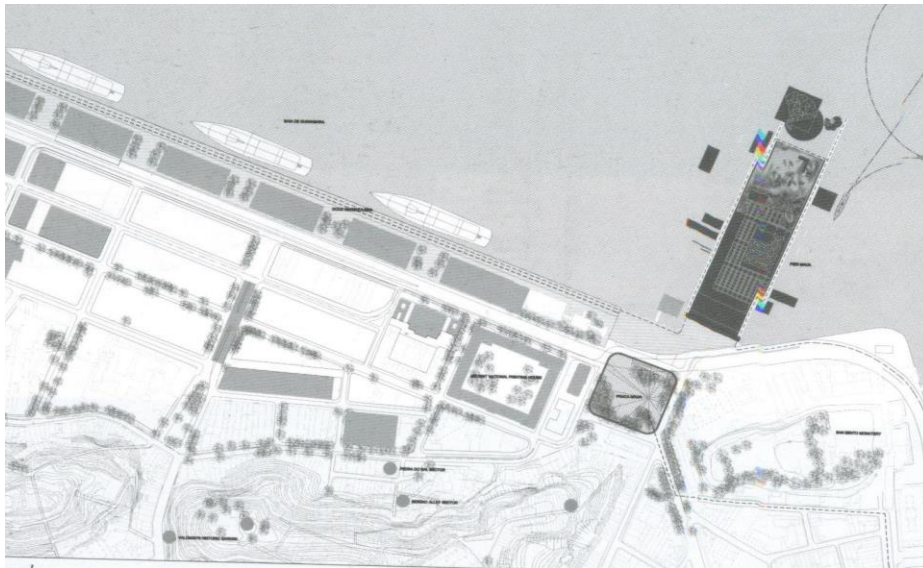
foram mudando, como tráfico de escravos, exportação de café, entrada de imigrantes e viajantes, terminais de transportes e centro de comércio. Grande parte do terreno onde está o Porto, a Praça e o Cais é aterro, consequência dos projetos que antecedem o século XIX<sup>45</sup>.

O cais está articulado de maneira estratégica, interligando-se as áreas do Corcovado, Estádio do Maracanã, Pão de Açúcar, Praia de Copacabana e Praia de Ipanema, potencializando a ligação com uma nova malha de usos e fluxos para a cidade.

A estrutura atual consiste na carência de áreas comerciais e serviço o que possibilitaria por meio da reformulação de armazéns e da instalação de edifícios a requalificação de uma nova paisagem, que originando novos espaços portuários (fig. 5.46).

As transformações se integrariam à metrópole por meio de três conexões existentes, tanto ao longo do litoral, quanto, através do eixo histórico do Morro da Conceição ou diretamente ligado ao Centro da Metrópole por meio da Avenida Rio Branco<sup>46</sup>.

Este setor urbano está formado por estruturas e armazéns deteriorados, diversos dos existentes em Puerto Madero, devido à escala, ao estado de conservação, pois estas áreas também estão ligadas a pequenas indústrias, vielas degradadas e áreas pertencentes a linhas férreas, abandonadas.



(fig. 5.46) – O porto incorpora-se ao tecido da metrópole através de um empreendimento que potencializaria a construção de um ícone urbano. Assim como em Bilbao, implantaria-se um pólo cultural gerenciado pelo museu Guggenheim.. Fonte: Jean Nouvel, 2003.

É necessário apontar que o porto se caracteriza não apenas como um fragmento social, mas também urbanisticamente impõe barreiras para a expansão da cidade. Este fato não permite a sua integração do centro com a fronteira marítima, que esteve incorporada a metrópole até o início do século XX.

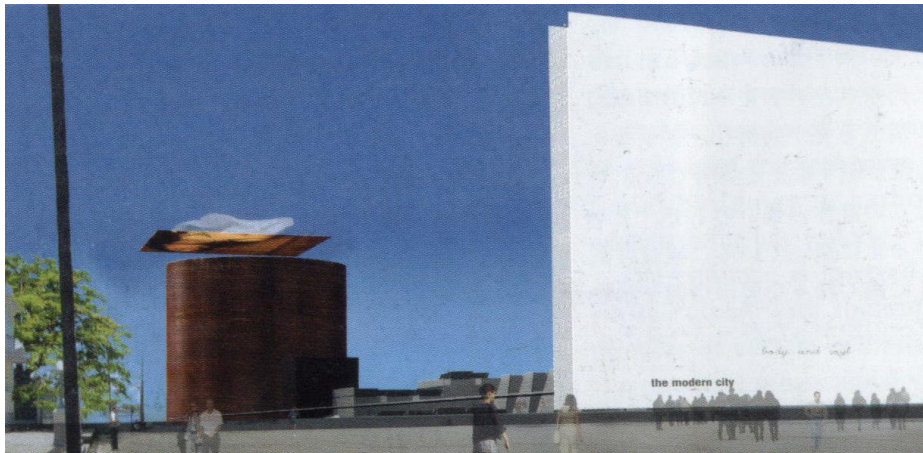
Apesar do contexto espacial estar degradado o Píer Mauá assume o papel histórico importante para o porto, pois comporta edificações significativas e em bom estado de conservação, assim como também comporta estruturas que possam ser re-utilizadas para fins de adaptação arquitetônica.

A recuperação do Porto é uma das primeiras etapas do Plano Municipal de Regeneração (Programa de Revivência da Zona Portuária do Rio) promovido pela Prefeitura através da Secretaria de Planejamento Urbano, do Instituto Pereira Passos e da Assessoria de Planejamento Estratégico do Rio de Janeiro (o “Plano de Retomada do Desenvolvimento do Porto”)<sup>47</sup>.

Os projetos de recuperação visam à melhoria da qualidade urbana e a re-qualificação dos usos além das atividades portuárias, através da revitalização do litoral portuário (fig. 5.47 e fig. 5.48).

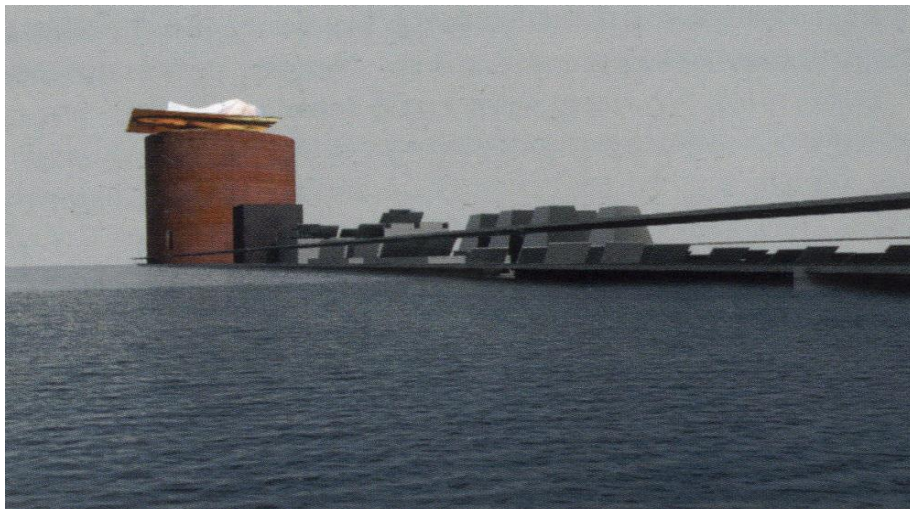
Visando a estruturação entre os anos de 2004 e 2007, o projeto de transformação prioriza as necessidades urbanas, devido





(fig. 5.47) – A estrutura do museu Guggenheim é proporcionado através da composição artística e arquitetônica de formas geométricas definidas.

Fonte: Jean Nouvel; 2003.



(fig. 5.48) – As composições geométricas propostas pelo projeto, compõem um novo caráter ao porto do Rio de Janeiro, requalificando a paisagem marítima.

Fonte: Jean Novel; 2003.

a esta preocupação foram feitas pesquisas que consistem nas áreas e espaços públicos.

- Projetos de Curto Prazo: estão ligadas as reabilitações da orla portuária, consiste na restauração das fachadas de 82 edificações residenciais, a construção de um estacionamento embaixo da Praça Mauá e a construção de um centro esportivo entre o Bairro da Gamboa e o Morro da Conceição;
- Projetos de Médio Prazo: consiste na reconversão do edifício da Polícia Federal em um edifício de escritórios e comércio, tais como restaurantes, lojas e hotéis. A transformação dos armazéns ao longo do litoral para áreas comerciais e estacionamento subterrâneo da Avenida Barão de Tefé. Além do isolamento acústico do elevado da Avenida Rodrigues Alves;
- Projetos a Longo Prazo: reabilitação e revitalização da área portuária, promover o crescimento populacional e incentivar o desenvolvimento cultural e econômico do porto. O estímulo para a área se dá a partir da instalação do museu Guggenheim na área, como sendo o objeto de incentivo para as transformações.

Conforme apontado pela prefeitura do Rio de Janeiro, é necessário se perceber a importância da regeneração urbana através de um pólo gerador de atividades que impulsionem e de origem a novas características sociais e morfológicas na área de intervenção.

A instalação do museu promoveria a valorização dos imóveis e a atenção dentro do cenário mundial, o objetivo é de se atingir os resultados de desenvolvimento urbano como os de Bilbao e Buenos Aires, que deram origem à captação de recursos e parcerias internacionais que proporcionariam o desenvolvimento da metrópole carioca.

A instalação e o estudo do projeto através da contratação do Arquiteto Jean Nouvel, se deu através da parceria entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e o diretor da Fundação Solomon R. Guggenheim, Thomas Krens, em decorrência do interesse existente no ano de 2002 em instalar uma filial sua na América Latina<sup>48</sup>.

A proposta da Fundação reafirmou as intenções da prefeitura em investir em um projeto na região portuária que propusesse a renovação do litoral carioca através da readequação das áreas de armazéns.



A escolha pelo Píer Mauá, de propriedade da DOCAS S.A.<sup>49</sup>, empresa estatal responsável pela implantação da estrutura fundiária do cais e do terminal de passageiros existentes no local. A área, conforme a análise passaria por uma remodelação ao longo da orla para que pudesse estar em condições de receber a nova estrutura do museu.

A inserção do novo projeto consiste na continuidade da paisagem, a qual integra-se à baía de Guanabara como uma extensão do mar, proporcionando a ligação visual com o Pão de Açúcar e o Corcovado.

Assim como em Buenos Aires o projeto trata de integrar o pedestre através da criação de espaços de circulação, bulevares e centros de exposições.

Conforme a descrição espacial sintetizada por Jean Novel a cidade é um

“porto submerso e, portanto o museu deverá ser uma parte viva da Baía de Guanabara, e com certeza deverá tornar-se um ponto de referência na cidade, um local especial que pertence a um território específico”<sup>50</sup>.

Apesar do esforço da Fundação em obter uma instalação no território carioca, o projeto do museu se caracterizou pela contraposição ao entorno através de uma instalação que valoriza

grandes estruturas formadas por cilindros e laminas que se sobrepõem as características históricas do Píer Mauá.

Estes contrastes se dão a partir de uma abordagem lúdica que torna o grande painel de acesso como uma interface que não atua como a fronteira entre o urbano e o arquitetônico, mas demonstra as diferenças existentes entre a intervenção e a realidade urbana do entorno.

“O edifício enterrado de Nouvel e sua conexão pouco orgânica com a cidade ressaltam as características do próprio píer original, um terreno artificial e independente da malha urbana, escondida pelo viaduto<sup>51</sup>”.

A proposta urbana consiste em integrar os espaços artísticos, e devido a este fato que as formas do projeto de caracterizam como esculturas urbanas, proporcionando uma introspecção dos valores do projeto. A realidade espacial é composta pela adaptação do píer a alta tecnologia aplicada na obra, mas que proporciona relações adversas entre o espaço interno e o mundo da metrópole carioca.

Portanto, é necessário que sejam identificados os projetos através da elaboração de conceitos específicos, os quais contrariam os valores da espacialidade do local da intervenção, estes,

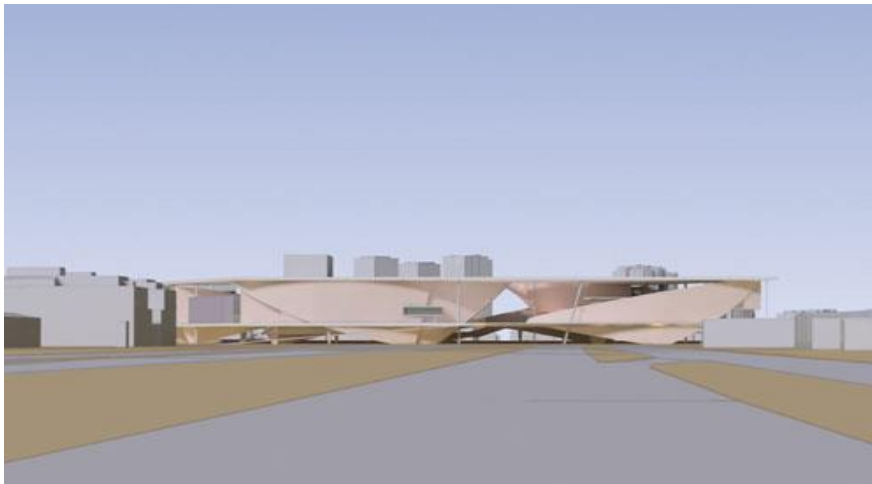
“criam uma referência visual forte na escala de um edifício urbano e abstrato, marcando a transição entre um mundo real – a cidade – e um idílico – o território das artes”<sup>52</sup>.

São perceptíveis no projeto de Jean Nouvel o resgate de simbologias arquitetônicas que estão presentes nas filiais do museu Guggenheim. Este fato proporcionou espaços inusitados, tais como a submersão da obra, incorporando assim áreas de exposição e a floresta como releitura da mata carioca, inserindo-as abaixo do nível do mar em plena Baía da Guanabara (fig. 5.49).

“O contraste entre a elevação e a submersão nos mostra que não há terreno, não há chão: há tela, água, pirâmides, vazio e cilindro, numa composição desafiadora”.

(fig. 5.49) – As águas e o território da Baía do Rio de Janeiro integrada através de uma intervenção cultural. Fonte: Jean Nouvel; 2003.





(fig. 5.50) – Através da inspiração da geografia local, o arquiteto Cristian de Portzamparc proporcionou horizontalidade à paisagem através da composição de lajes presentes na volumetria da “Cidade da Música”. Fonte: Cristian de Portzamparc; 2003. Disponível em [www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)



(fig. 5.51) – Vãos livres, permeabilidade e pilotis são segundo o autor uma homenagem a arquitetura brasileira. Fonte: Cristian de Portzamparc; 2003. Disponível em [www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)

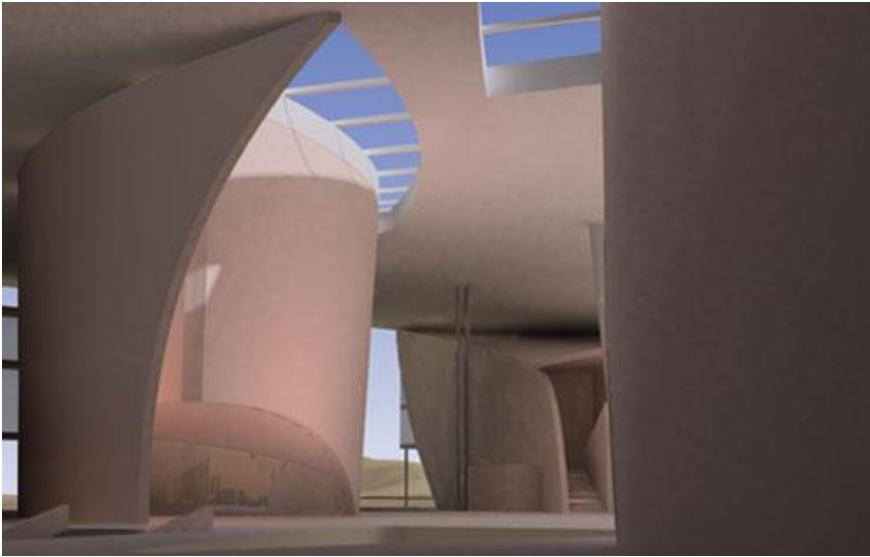
## 05.12.2 A Cidade da Música

“A idéia foi a de uma ampla casa sobre pilotis, em homenagem a um arquétipo da arquitetura moderna brasileira dos anos 1950”<sup>53</sup>.

A implantação de ícones arquitetônicos na cidade do Rio de Janeiro tem sido constante na última década. Assim como o museu Guggenheim, o projeto para a “Cidade da Música (2003), do arquiteto Cristian de Portzamparc, a ser instalado na barra da Tijuca (plano original desenvolvido por Lucio Costa para a área).

A Barra da Tijuca consiste em ser uma longa planície de 15 quilômetros, o terreno escolhido para o projeto ocupa o “coração” geométrico da zona oeste da cidade, localizado no cruzamento de dois grandes eixos de circulação.

O projeto visa a transformação do Parque Trevo das Palmeiras (Cebolão). Partindo do estudo inicial do brasileiro, o arquiteto francês trata de recuperar a centralidade da área, cuja vitalidade proporciona a integração das Zonas Norte e Oeste à Zona Sul. O edifício tende a re-equilibrar o urbanismo da metrópole através da inserção ao tecido de um equipamento cultural de grande magnitude (fig. 5.50 e fig. 5.51).



(fig. 5.52) – Os fragmentos arquitetônicos dão formas à composição espacial da arquitetura proposta. Fonte: Cristian de Portzamparc; 2003. Disponível em [www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)

“A área é difícil porque sua posição central forte e simbólica pede um projeto audacioso. Como ela não dispõe de nenhum marco paisagístico ou arquitetônico, decidi fazer do edifício uma referência, um sinal urbano forte, a exemplo do Corcovado, do Pão de Açúcar, da lagoa, entre outras. Assim, ele poderá desempenhar seu papel e marcar sua presença cívica –pois se trata de um edifício público cultural importante”<sup>54</sup>.

Projetado para ser a sede da Orquestra Sinfônica Brasileira, a proposta consiste de uma unidade construída a partir de muitos fragmentos e da referência simbólica (fig. 5.52). De formas simples, duas linhas pairadas no horizonte, cuja dinâmica reinterpreta as montanhas do Rio, um patrimônio da cidade, segundo o autor do projeto. O local abrigará um complexo cultural com a maior sala de concertos e óperas da América Latina. É também, por suas características técnicas, única no mundo. A Cidade da Música foi inicialmente projetada para ser erguida em uma área de 94 mil metros quadrados, contendo duas salas de concerto: uma com a capacidade para 1.800 lugares e outra para 800 lugares (fig. 5.53).

A área de intervenção consta ao todo com:

- 94 mil m<sup>2</sup> de área total;
- 22 mil m<sup>2</sup> de área construída;
- Parque municipal de 70 mil m<sup>2</sup>;



(fig. 5.53) – A maquete consiste na composição de uma arquitetura experimental presente na obra do arquiteto, este referencial também está presente na Cité de la Musique Ouest para La Villette em Paris. Fonte: Cristian de Portzamparc, 2003. Disponível em [www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)

- Foyer musical colocado a 10 m de altura, de onde se tem vista panorâmica;
- Sala de Concertos – a principal tem capacidade para 1800 pessoas, adaptável para ópera, neste caso, para 1300 espectadores;
- Sala de Música de Câmera com capacidade para 500 pessoas;
- 13 salas de ensaio;
- 13 salas de aula;
- Espaços técnicos otimizados tanto às funções de ópera como de concertos;
- 10 frisas / balcões, das quais 4 se locomovem, transformando a sala num espaço adaptável a ópera e grandes espetáculos;
- Restaurante/ Cafeteria;
- Bar do Foyer;
- 4 salas de cinema;
- 3 lojas.

O projeto se caracteriza pela composição de Cheios e vazios que se abrem para a luz e as vistas da metrópole através da composição de grandes cascos curvos, estruturados a partir de duas grandes Lages, incorporam os átrios públicos. As lajes de



sustentação são de aproximadamente 200 metros de extensão cada por 20 metros de largura.

Plasticamente a obra se dá através da composição geométrica, na qual a curva se insere às formas retangulares caracterizando essa arquitetura as peculiaridades experimentais que estão presentes na obra do arquiteto.

“O visitante, como num belvedere, poderá se apropriar visualmente do vasto panorama, com o perfil das longas cadeias de montanhas de um lado e, do outro, a linha do mar.”<sup>55</sup>

### 05.13 Análise Crítica

A metrópole do Rio de Janeiro caracteriza-se pela sua paisagem que compõe a baía de Guanabara e seus arredores. Dotada de uma paisagem natural forte, emoldurada pelos morros, do Pão de Açúcar e do Corcovado.

A forte ligação histórica com o urbanismo brasileiro, tendo sido focado pela arquitetura moderna de Lucio Costa e da experimentação urbana de Le Corbusier, a cidade incorpora as águas através da articulação histórica existente entre a sua região portuária e a sua paisagem.

Estas ligações têm permitido a recuperação de áreas como a Praça 14 Bis e a Candelária, através da recuperação histórica do tecido urbano, propiciando a reurbanização do eixo que interliga as regiões centrais ao porto da cidade.

A recuperação destas áreas permitiu a diversos arquitetos reinterpretar a costa carioca, tanto Lucio Costa quanto Oriol Bohigas e Jean Nouvel, apontando a inserção de elementos arquitetônicos como símbolos para a recuperação da malha urbana.

Esse aspecto, assim como em Buenos Aires, carece na metrópole carioca de elementos que estabeleçam uma interface entre o centro metropolitano e as águas da baía.

Este elemento que, na atualidade, consiste de uma perimetral elevada de transporte, tende a ser potencializado, se esta for estruturada a partir da inversão de conceitos, isto é, sendo re-qualificada como uma grande escultura urbana que permitiria atividades sócio-culturais aos usuários da metrópole, proporcionando novas características à paisagem.

A revitalização desta permitiria a apropriação das áreas de píeres e docas ao longo da orla marítima, possibilitando o surgimento, assim como em Puerto Madero, de investimentos

privados e de novas atividades propulsoras de turismo e de novos capitais econômicos.

A possibilidade de uma nova produção espacial voltada para a requalificação de áreas degradadas, possibilita o surgimento de um plano integrado entre a iniciativa pública e privada.

Portanto, é perceptível que as áreas portuárias do Rio de Janeiro são instrumentos significativos para a recuperação do tecido metropolitano, podendo ser apontados os mega investimentos de projetos ícones como atrativos urbanos, possibilitando a recuperação e a integração de novas culturas para a cidade.

Portanto, o porto é o elemento dentro da metrópole que não apenas se coloca como fragmento na atualidade, mas é rico em possibilidades construtivas para a regeneração urbana.

Estas regiões permitem absorver tecidos urbanos degradados, vazios e edificações históricas, através da inserção de elementos que não proporcionem os fenômenos de fragmentação urbana e social.

Em específico a nova paisagem urbana deve possibilitar a convivência de distintos usuários, não gerando o aparecimento de elementos gentrificadores, que estão associados à elitização dos espaços construídos.

O primeiro ponto de reflexão é a segregação urbana presente na morfologia da metrópole. É necessário que se perceba que o grande mal ocorrido pela ocupação dos morros durante o século XVIII, como resultante da vinda da família Imperial ao Brasil; e a segregação de negros e trabalhadores, não seja urbanisticamente repetida através da implantação de elementos contemporâneos na metrópole.

Portanto, o segundo foco de análise é a re-qualificação da área portuária através da implantação de projetos arquitetônicos, possibilitando a reconversão de usos e potencializando as características do território.

O objeto de ligação entre as águas, o porto e o centro metropolitano dependerá da qualificação urbana, de interface arquitetônica. Esta implementação se dá a partir da inserção do museu Guggenheim e da Cidade da Música.

Para se compreender o processo de recuperação da metrópole carioca, devido aos tipos arquitetônicos empreendidos nas áreas do Píer Mauá e da Barra da Tijuca, é necessário se focar as discórdias devido ao tipo e forma de contratação dos projetos arquitetônicos.

Ambos os projetos, em especial o projeto para a o Píer Mauá, caracterizaram-se por serem de grande valor para o poder público local. É evidente que projetos do porte destas intervenções, sejam foco de polemicas, como por exemplo, o Guggenheim de Bilbao, a Torre de Monjuic em Barcelona, o Museu de Arte Contemporânea de Niemeyer, em Niterói.

Os valores estimados do empreendimento geraram questionamentos quanto à rentabilidade da construção. O novo museu para o Rio de Janeiro terá um custo de 190 milhões de dólares (jornal O Globo, 4/2/2003), isto é, quase o dobro do projeto do Pavilhão Quadracci do museu de Milwaukee, de 100 milhões de dólares (New York Times, 30/01/2003) projeto recente do arquiteto Santiago Calatrava (EUA).

Mas, o grande foco de discussão deve-se à contratação de arquitetos sem o uso da licitação pública. O primeiro, Jean Nouvel, escolhido e imposto ao poder público da cidade carioca e o outro, o arquiteto Cristian de Portzanparc, convidado pela prefeitura do Rio de Janeiro.

Ambas as intervenções se caracterizam por serem, canalizadores urbanísticos, sendo pólos de atração e fixação de turismo, uma por permitir o acesso a obras internacionais que

jamais poderiam ser prestigiadas pelo público brasileiro, enquanto a outra complementar o investimento de recuperação da metrópole, através da inserção da música, não sendo apenas focada no âmbito nacional, mas também internacional.

Estas divergências quanto à produção arquitetônica no território nacional foram abordadas em maio de 2003 durante o XVIII Congresso Brasileiro de Arquitetos, resultando na última plenária, por unanimidade de uma moção<sup>56</sup> de protesto contra a construção do museu Guggenheim, e pedindo o cancelamento da contratação assinada pela prefeitura, em detrimento aos termos contratuais anunciadas<sup>57</sup>.



montevideo  
uruguay

las  
ramblas



(fig. 5.54) – No ano de 1785 o plano de José del Poso estabelece a quadrícula da cidade de Montevideú, a ocupação se dá a partir da composição de quadras dispostas em dama, com pátios internos formulados a partir da praça central Presente em todas as fundações espanholas. Fonte: Municipalidad de Montevideó. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

## 05.14 Montevideú: Contexto histórico

Assim como outras cidades espanholas, Montevideú foi fundada durante o século XVIII, junto das cidades de San Juan de Porto Rico, Cartagena a nova Panamá. A partir de 1724-1730, tardiamente a cidade instalou-se de maneira estrategicamente defensiva<sup>58</sup>, em uma península de escassa altura quase na sua totalidade rodeada pelo Atlântico (fig. 5.54).

No ano de 1785, a instalação do Plano de Fundação é concretizado, dando ênfase à região portuária unida à Praça Matriz elaborada a partir da concepção da Companhia das Índias (fig. 5.55).

Desta maneira, o porto é de extrema utilização pela Marinha Real Espanhola durante o período do avance português no continente, este fato ocasionou o desenvolvimento de um centro urbano consolidado, baseado no traçado hipodâmico que se abre de maneira natural para a enseada.

Montevideú foi um dos principais portos do império espanhol, o grande movimento, junto com o complicado regime de ventos, originados pela condição geográfica do local, proporcionou uma grande quantidade de naufrágios na extensa costa uruguaia. Aproximadamente 430 embarcações afundaram na baía em mais de



(fig. 5.55) – O plano de 1818 trata de re-qualificar o espaço urbano devido ao crescente crescimento da cidade, desfigurando as quadras devido a ocupação dos seus interiores, proporcionando ao tecido características junto aos limites impostos pelas muralhas. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

200 naufrágios desde 1772, quando a fragata “La Aurora” afundou quando rumava para a Espanha com um carregamento de prata procedente das minas do Peru, culminando em 1930, quando a lancha Verano, afundou transbordando couro para um vapor holandês<sup>59</sup>.

Por ter sido construída como uma fortificação de defesa territorial, a metrópole cresceu de maneira compacta, tanto espacialmente quanto arquitetonicamente. De edifícios coloniais e de praça cujas quadras são compostas pelas tradicionais “manzanas”, mas não mais na sua totalidade são compostas pelos vazios internos.

Durante o decorrer dos séculos seguintes, as dinâmicas urbanas na cidade de Montevideo se distingue dos outros centros latino-americanos, devido a este priorizar as atividades financeiras e portuárias, junto a seu centro histórico.

E necessário realçar que assim como outros centros houve a imigração para outros setores das atividades funcionais, tanto administrativas, comerciais e culturais. Caracterizando a cidade de Montevideo, o seu centro velho, como um distrito central, cujos aspectos históricos são mantidos pela municipalidade local.

“A cidade velha se desenvolveu sobre um penhasco de aproximadamente 1500 metros em direção leste-oeste, por uns



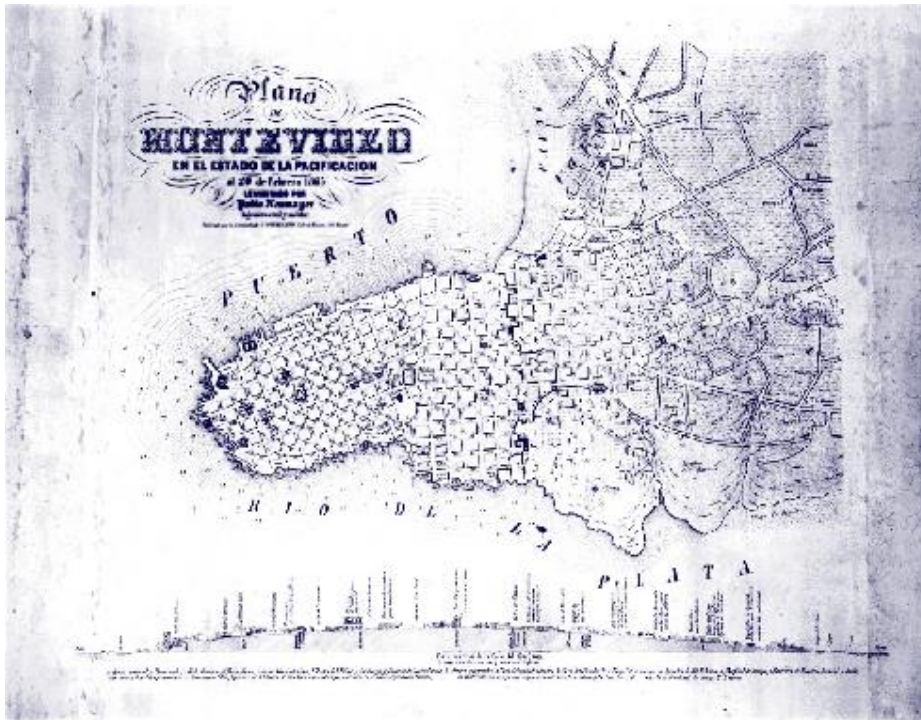


(fig. 5.56) – O plano de 1846 proporciona a ampliação da cidade além das áreas de muros proporcionando o crescimento de novas vias e de novos núcleos populacionais ao logo do centro urbano. A cidade passa a se apropriar das áreas litorâneas e avança neste período no sentido norte de seu território. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

900 metros em direção norte-sul. No seu interior se observam áreas muito diferenciadas: ao norte se localizam as atividades portuárias e financeiras e ao sul se localiza a população residente de recursos escasso, principalmente na forma de inquilinato e pensionato. Estas diferenças remontam a longínquas épocas do desenvolvimento da cidade velha, quando a população com rendas mais altas se instalou ao norte, no sítio favorecido com as melhores vistas e protegido contra os ventos, enquanto que o sul tornou-se o assentamento da população mais pobre”<sup>60</sup>.

O traçado da cidade se compõe pela ortogonalidade, estabeleceu-se a partir das tradicionais composições hipodâmicas, tendo seus limites estabelecidos pelas tradicionais praças agregadas à estrutura marítima que caracteriza a metrópole platina.

Por um período de meio século a cidade de Montevideu esteve limitada as suas fortificações, no qual seguia durante 1818 as normativas que apenas permitiam a construção de edificações de 8 a 10 metros de frente. Apenas o primeiro plano urbanístico surge no ano de 1846 e denominou-se de Plano de Pedro Pico (fig. 5.56).<sup>61</sup>, proporcionou a demolição das primeiras fortificações, originando o primeiro eixo de expansão da cidade, a transformação se limitou



(fig. 5.57) – É durante este plano, que começam em 1865-67 a serem recompostos os primeiros vazios urbanos originados devido à expansão metropolitana das décadas anteriores. Além do desenvolvimento de pequenos núcleos e do fortalecimento do centro com as áreas periféricas, tais como as zonas de Aguada e Cordón. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

quadras limítrofes da costa da Nova Cidade, criando uma avenida como eixo de expansão.

É possível apontar neste período os primeiros bairros criados sem continuidade espacial como, por exemplo, La Unión, Cerrito de la Victoria e Paso del Molino, tornou-se claro deste período a importância para a Espanha do assentamento populacional

Durante o século seguinte entre os anos de 1865 e 1867 (fig. 5.57), os Planos de Pablo Neumayer e de D'Albernad<sup>62</sup>, proporcionam a ocupação da metrópole, ao longo dos setores norte e sul da capital, dando origem ao crescimento dos núcleos populacionais das populações de Villa Cosmópolis e La Unión.

A acentuada presença da fronteira marítima, tem se caracterizado pela junção entre a acentuada topografia ao longo das águas, percursos lineares livres estabelecidos pelas “ramblas – penhascos naturais”, os espaços costeiros estão estruturalmente divididos pela rambla Norte, rambla Sur e “Escoller”<sup>63</sup>.

Estas rodeiam a cidade em três dos seus lados, característica esta que permite a visualização do mar a uma distância aproximada de um raio de 500 metros do seu centro.

Apesar da importância da localização da metrópole a falta de estrutura urbana e de projetos significativos, impossibilitou a

implantação de conjuntos habitacionais e de serviços que pudessem caracterizar áreas de expansão da cidade.

A construção da cidade remonta a um período anterior a 1910 e as primeiras transformações são caracterizadas a partir da década de 1930 e 1940 com a instalação de alguns modelos da arquitetura modernista. Fato este que não ocasionou intervenções urbanas significativas, tais como planos integrados e mudanças de traçados.

O período mais significativo da urbanidade da cidade ocorre durante a década de 1970, devido ao crescimento econômico liberal que possibilitou a construções e o desenvolvimento de aproximadamente 30 edifícios de escritório, transformando significativamente a paisagem e as escalas da cidade<sup>64</sup>.

Estas transformações realçaram a importância do porto como centralizador das atividades para o desenvolvimento econômico, bancário e financeiro. As atividades portuárias estão ligadas aos setores de importação e exportação, além de proporcionar o crescimento econômico das atividades de serviços e comerciais.

Mas este breve avanço se interrompe com o crescimento do autoritarismo implantado em 1973, o que proporcionou mudanças





(fig. 5.58) – O plano de Casimiro Pfáfi proporciona a extensão do solo urbano através do investimento de novos núcleos e áreas verdes na região norte da cidade, além do crescimento da especulação imobiliária que proporciona a criação de pequenos bairros lindeiros ao centro histórico.. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

drásticas na qualidade paisagísticas, arquitetônicas e populacionais da metrópole.

O período de 10 anos que se segue reflete a falta de planejamento da cidade, e neste período ocorre a destruição de edifícios históricos em decorrência do decreto do Poder Executivo de 8 de outubro de 1979 que estabeleceu de maneira discriminatória imóveis patrimoniais e particulares como ruína urbana.

A mudança deste decreto apenas foi revogada no ano de 1982 com o decreto municipal de oito de julho promulgado pela Intendência de Montevideo, que estabeleceu de,

“interés municipal manter e valorizar o caráter testemunhal que possuem as construções e entorno urbanos que conformam a Cidade Velha de Montevideo”<sup>65</sup>

Este deu início ao processo de revitalização da zona central e portuária, transformando as características físicas e populacionais das áreas.

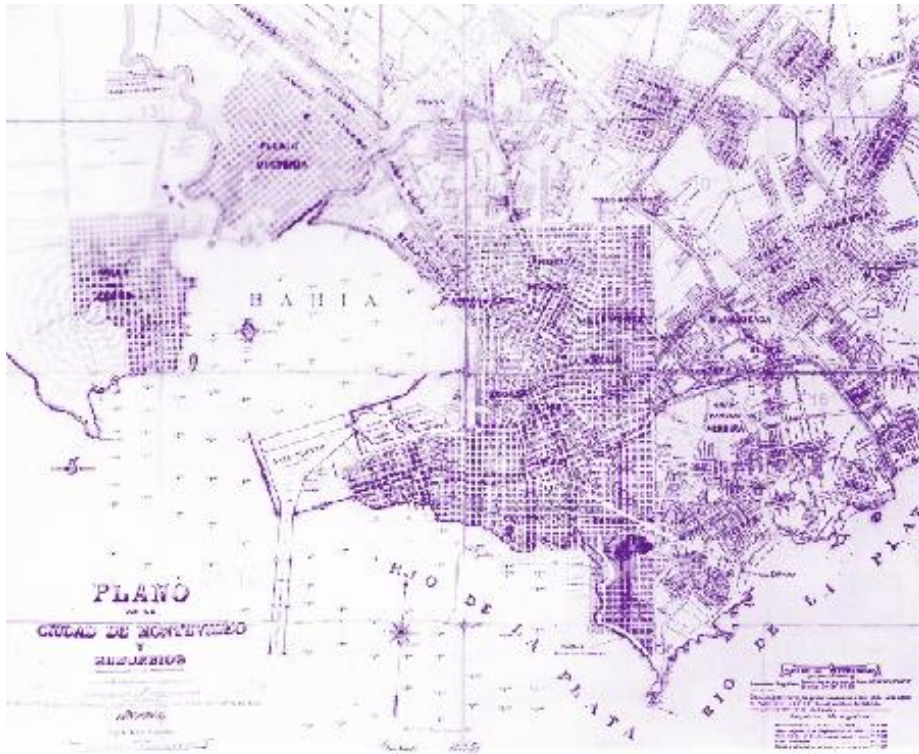


(fig. 5.59) – A regulamentação de loteamentos permitiu a conurbação entre bairros históricos através de vias articuladoras de acessos. Fonte: Municipalidad de Montevidéu. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

## 05.15 Os Planos Urbanos

A abrangência dos planos metropolitanos apontou etapas experimentais que podem ser demonstradas através das iniciativas públicas previstas ao longo das décadas, estas englobando aspectos, econômicos, funcionais e sociais<sup>66</sup>, a saber:

- 1893: Plano de Casimiro Pfäffly proporciona o crescimento do solo urbano (fig. 5.58),;
- 1905-1929: primeiros controles municipais;
- 1906: Plano de Saturnino Cortesi, proposição para o crescimento de bairros, através de novas vias articuladoras;
- 1905: regulamentação dos loteamentos particulares (fig. 5.59);
- 1907: definição das alturas das edificações;
- 1910: Plano de P. Joanicó, expansão do tecido urbano nas áreas do bulevar Artigas (fig. 5.60),;
- 1912: Lei de Desapropriação Municipal;
- 1933: Ordenança sobre o Fracionamento de Montevidéu, proporcionando a regularização do território (fig. 5.61);
- 1943: Lei do Inquilinato;
- 1974: Legislação de desapropriação e Inquilinato;



(fig. 5.60) – O Plano de 1910 proporciona a evolução do tecido urbano da metrópole ao longo da baía e das regiões portuárias, consolidando a ocupação no território. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

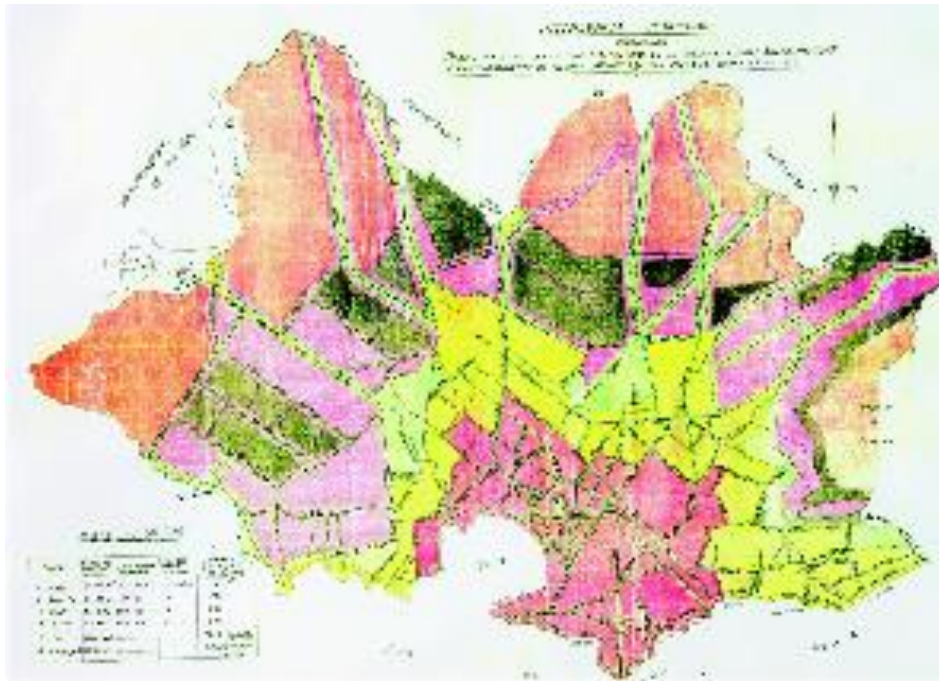
- 1984; suspensão da Lei do Inquilinato de 1974;

Fundamentados nestes aspectos, a metrópole passou por um período durante o século XX que compreendeu a elaboração de Planos Estratégicos. Compostos pelos planos sociais de desenvolvimento, tais conjecturas foram abordadas a partir de 1911- estabelecimento das férias por direito adquirido, 1914- lei de proteção e indenização ao desemprego, 1915- lei das oito horas de trabalho e em 1920, a promulgação da Lei de prevenção ao trabalho<sup>67</sup>.

Durante este período o desenvolvimento de Montevideo foi gerado a através do concurso internacional realizado em 1910 que, assim como em Buenos Aires e Rio de Janeiro, proporcionou a primeira reformulação de traçados e de recolocação dos edifícios públicos. A partir desta experimentação, a legislação urbanística resultou ao longo das décadas<sup>68</sup> em :

- 1913: Primeiro Plano Regulador de Montevideo;
- 1928: Plano Regulador do “Engenheiro Fabini”;
- 1939: Criação do Escritório de Planos Reguladores;
- 1950: Mudança do Plano de ocupação Espacial Metropolitano’.

Durante este o período de 1955, o primeiro plano de revalorização dos espaços históricos do centro urbano é elaborado,



(fig. 5.61) – Somente a parti de 1933 o crescimento da cidade passa a ser controlado e regulamentado, através do controle imobiliário, criando as cotas de armazenamento de território a ser construído. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

este plano estratégico passou a ser denominado de “Revalorização Histórica da Cidade Velha”.

Neste período a influência da modernidade se reflete no traçado urbano deste projeto, para isto é necessário que se aponte alguns aspectos, conforme apontado pelas análises de urbanização:

“O plano era de inspiração corbusiana e seguindo o modelo do Plano Voisin para Paris, dividia a cidade em zonas funcionais, investindo em propostas de reconstrução. Com esta orientação, a valorização do centro histórico era circunscrita à manutenção de um reduzido número de monumentos ilhados, descontextualizados do âmbito urbano. O plano levava em conta a valorização do centro histórico, os fatos e o espírito permissivo, produzindo graves alterações ao acervo patrimonial da velha cidade. O novo plano de 1976, posterior a quebra da ordem institucional, não introduzindo mudanças substanciais e acentuou a orientação tecnocrática do plano anterior. A cidade velha é mencionada segundo os atributos de uma cidade turística, proporcionando apenas de maneira objetiva, defender a paisagem geográfica e urbana, além da melhoria dos sítios históricos”<sup>69</sup>.



## 05.16 Quinze anos de transformações

A partir de meados da década de 1980, a conformação da metrópole passa pela transformação da funcionalidade dos fluxos de desenvolvimento metropolitano. Isto ocorre através da migração de moradores para áreas tanto quanto dentro e fora do centro urbano.

Essas transformações geraram o crescimento de atividades econômicas, de serviços e de lazer, tais como cafés, bares, restaurantes, possibilitando a transformação do centro econômico e financeiro da cidade (fig. 5.62 e fig. 5.63).

Em específico, a principal transformação que se dá a partir de 1986 é o estabelecimento da estrutura governamental de ministérios, serviços nacionais, nas proximidades portuárias, com o intuito de re-qualificar socialmente as relações metropolitanas com os espaços históricos, tais como catedrais, juizados, hospital, clubes sociais e comércios geradores de novas economias.

“A cidade velha segue formando parte do centro da cidade, de maneira excêntrica e separada, visualmente e pelo pedestre, dentro de diversos contextos. A grande diversidade de funções, tanto na escala do bairro, urbana e nacional, mantendo, a



(fig. 5.62 e fig. 5.63) – A adaptação as condicionantes territoriais e o crescimento da metrópole através da inversão de capitais internacionais, tem configurado a paisagem urbana a partir da década de 1970, proporcionando constante transformações ao longo de sua costa “Ramblas”.Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>



(fig. 5.64 e fig. 5.64) – A cidade tem sido espacialmente configurada através da mescla do patrimônio arquitetônico histórico e os novos investimentos que ao longo destas décadas tem permitido as transformações nos setores portuários da metrópole. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

conversão dos bairros através do aumento da densidade e das atividades econômicas na cidade”<sup>70</sup>.

As transformações espaciais assim como em outros centros urbanos passam pela revitalização através do incentivo a moradias e planos urbanos habitacionais que compreendeu a formulação de novas zonas e de estabelecimentos qualificados sob o tecido histórico.

O conjunto de planos passou à requalificação novas áreas cujas mesclas dos diversos estratos sociais cria e transforma os espaços, potencializando as economias metropolitanas através da inversão de fluxos (fig. 5.64 e fig. 5.65).

A arquitetura proposta manteve algumas características históricas, não apenas se adaptou aos pátios coloniais, quanto potencializou novas áreas de convívio social, além da espacialidade formada pelos tradicionais recuos e composições paisagísticas que oscilam entre as volumetrias existentes e os arranha-céus do centro financeiro.

É possível apontar que este fato se originou no começo da década 1980, sendo o elemento que gerou populações. Ligadas às áreas de importação e de comércio que servem dinamicamente o centro urbano e o porto.





(fig. 5.66) – A mescla de usos caracterizam o litoral portuário, devido a absorver as atividades comerciais, sociais e habitacionais, que ao longo do tempo se adaptou a morfologia portuária. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>



(fig. 5.67) – A evolução do território tem resultado na criação de áreas artificiais originando novos espaços portuários. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

A partir da década de 1980 a principal área de impulsão da economia e o setor portuário da baía da capital uruguaia. Em meados de 1980, o porto passa pela finalização da primeira fase de ampliação das instalações portuárias ao longo do perímetro norte-sul que abrange a capital e os setores de ramblas<sup>71</sup>.

Estas intervenções possibilitaram a re-qualificação dos setores de galpões, silos e armazéns, além de proporcionar o início de novas relações portuárias com metrópoles internacionais, gerando novas atividades com o território nacional uruguaio e com as atividades financeiras de montevideu (fig. 5.66).

O processo de transformação urbana se sucedeu por um período de sete anos, consistindo na construção e expansão do litoral portuário de 1 quilometro e da apropriação do território em 1 milhão e meio de metros quadrados adquiridos da apropriação do território marítimo (fig. 5.67).

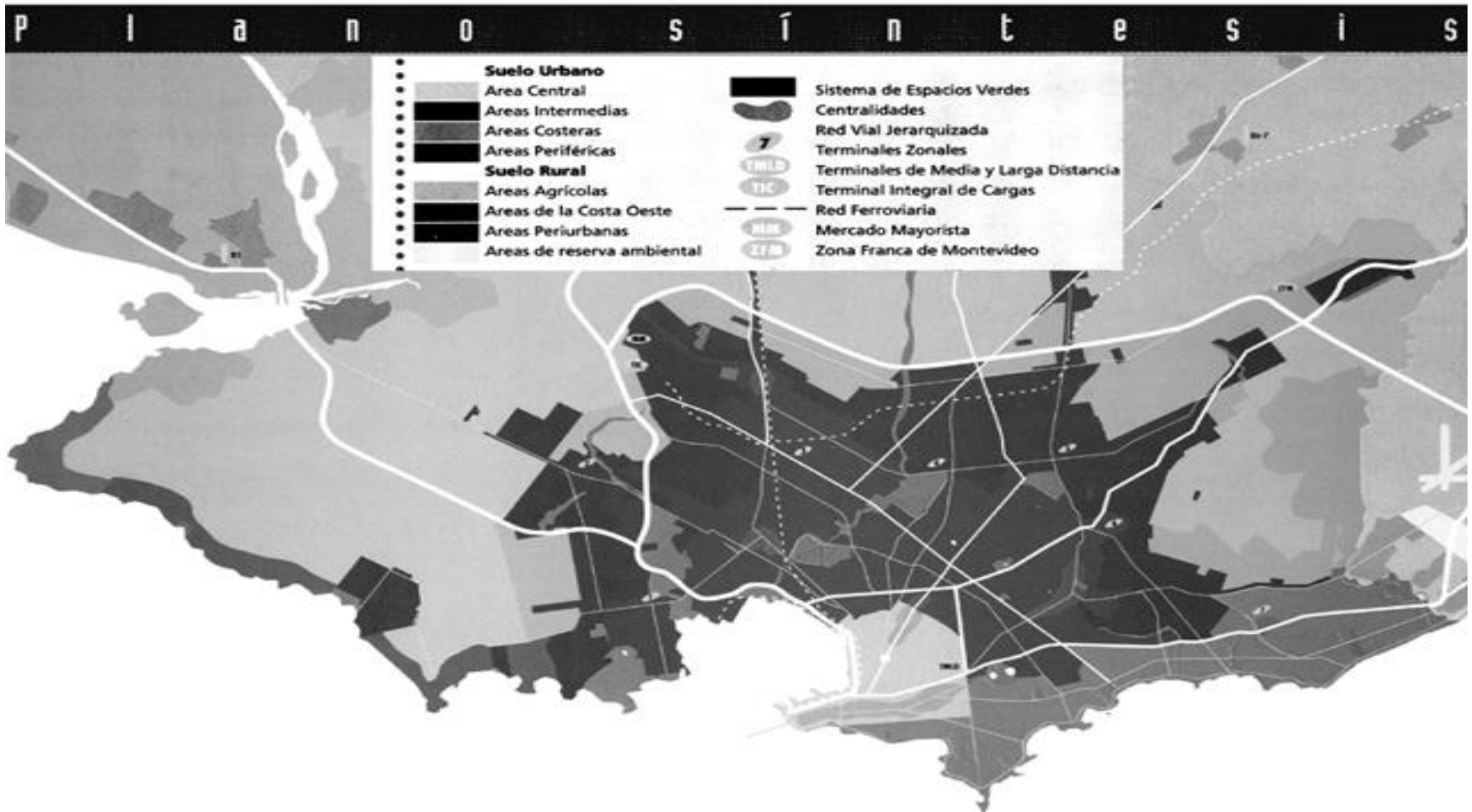
A ampliação do território deu-se através da construção de dois diques, formados a partir da orla de Zierbena culminando na área leste de ramblas denominado de Santurtzi. A criação destas novas áreas do porto permitiu a ampliação da área, criando novos mercados e um Plano Estratégico para a Área Metropolitana<sup>72</sup>.



(fig. 5.68) – Montevideu na década de 2000 proporciona a integração de cultura, turismo e comércio. Tendo o porto como o maior articulador de economias na metrópole. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

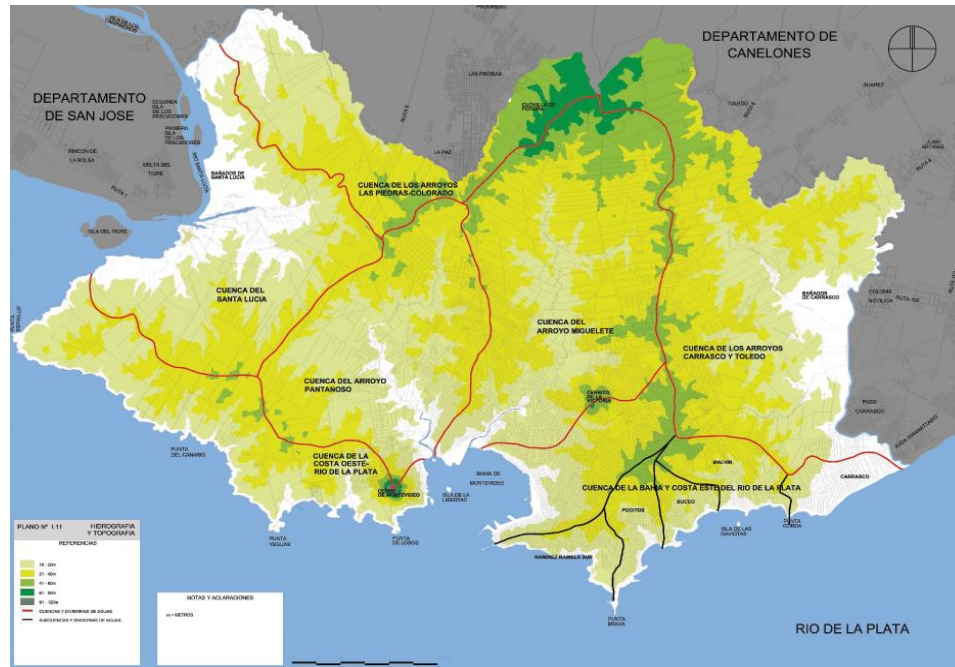
Este processo evidenciou a nova infra-estrutura, o qual proporcionou o melhoramento das conexões espaciais, tanto marítimas e terrestres, estabelecendo novas relações com o território e a hidrovia (fig. 5.68).

Junto das novas estruturas territoriais a qualificação espacial permitiu a integração entre os setores populacionais emergentes, fluxos econômicos e serviços de infra-estrutura urbana.



05.17 Plano Diretor Territorial





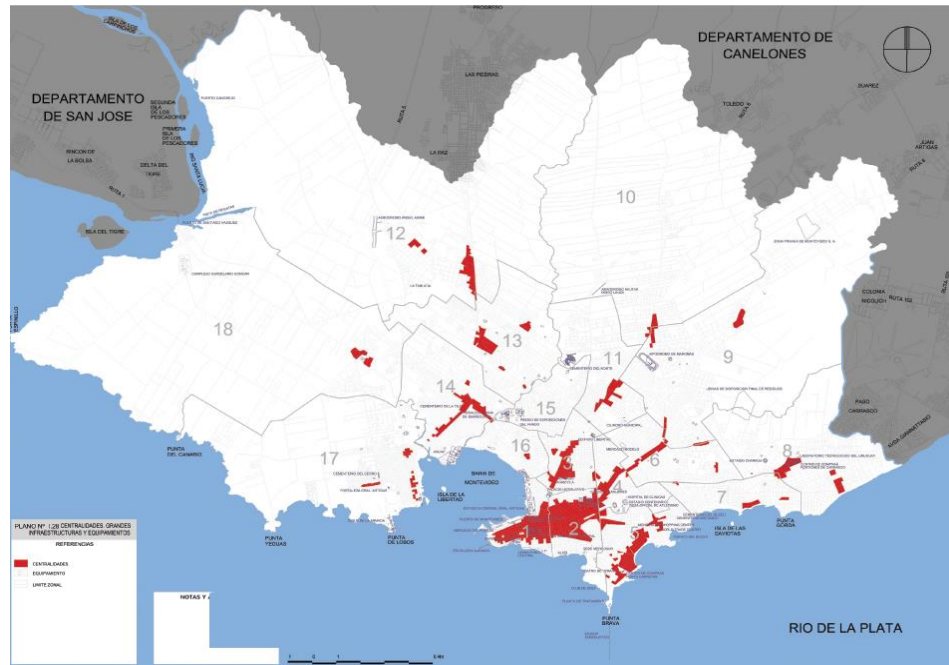
(fig. 5.69) – O plano geográfico e fluvial, permite apontar as conexões com o território latino americano, permitindo não apenas se articular através do território, mas também por meio das bacias que ligam a cidade de Montevideú. Fonte: Municipalidad de Montevideó. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

Estrategicamente, o porto de Montevideú encontra-se em uma situação privilegiada, devido à possibilidade de conexões com o continente e com outras regiões portuárias da América-Latina. Este tipo de ligação territorial possibilita a criação de eixos, tais como Buenos Aires – Colônia e Santiago –São Paulo (fig. 5.69).

Montevideú permite, devido a sua localização geográfica, transformar espacialmente as características da metrópole, devido aos processos de reestruturação que é vivido pela metrópole desde a década de 1990. Este processo de transformações está ligado diretamente às relações globais, tais como tratados econômicos, livres mercados e a exportação de modelos sociais emergentes.

Dentro desta dinâmica, na espacialidade física da capital uruguaia, é possível apontar três períodos significativos, partindo da industrialização como foco que antecede a substituição de importações em uma primeira etapa do século XIX, este processo antecede ao período de globalização e abertura internacional dos portos com a globalização a partir da década de 1970.

Finalmente a cidade passa assim como outras capitais sul americanas por uma terceira etapa que a coloca como um país periférico em busca de mercados mundiais através da re-qualificação de suas economias. A abrangências destas etapas de



(fig. 5.70) – O plano aponta as redes de infra-estrutura urbana e a concentração de capitais oriundos das atividades centrais e portuárias. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

transformação está diretamente articulada entre a busca de novos mercados e a produção de inversões econômicas geradas a partir da produção em série de um produto nacional.

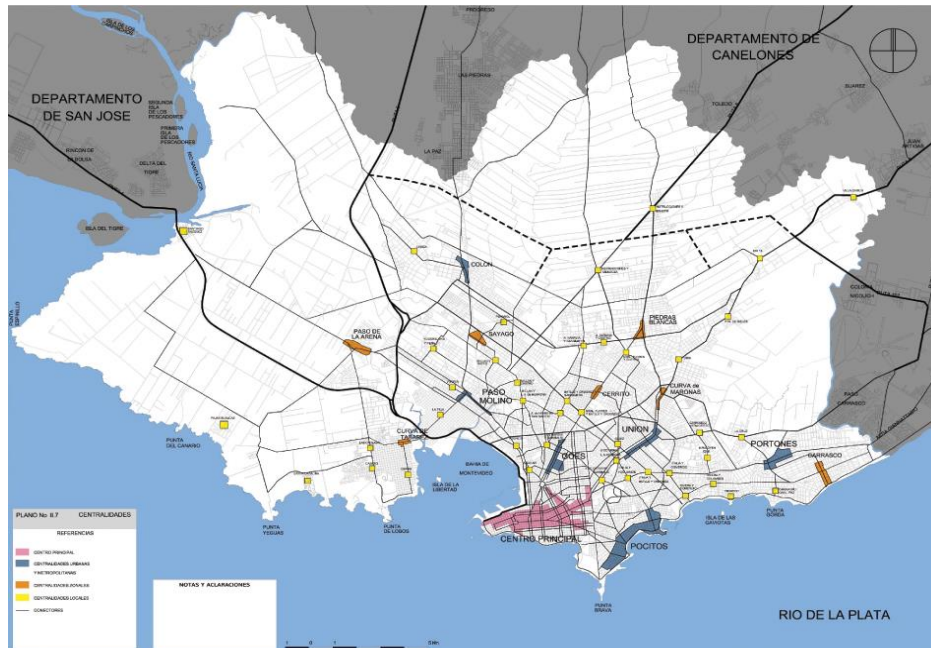
A cidade de Montevideo se coloca como mediador dos fluxos de distribuição de mercadorias, possibilitando a articulação espacial com outros mercados do cone sul, ou pelas vias marítimas ou terrestres.

Esse fato proporciona, assim como em outras intervenções, o aparecimento da inversão de capitais internacionais, potencializando a parceria entre incorporações financeiras e órgãos administrativos. Estas têm estabelecido a reestruturação econômica, o desenvolvimento de políticas administrativas e políticas liberais, tendo sido o instrumento para a metrópole de maior abertura de investimentos estrangeiros e empresas públicas (fig. 5.70).

Para isto é necessário apontar, conforme James Johnson,

“a grande cidade esta rodeada de hinterlans que refletem os diversos níveis de especialização de seus comércios, industrias e instituições<sup>73</sup>”.

A definição das funções está ligada à construção do território e da inversão em parcerias ativas que estão concomitantemente atuando desde o inicio do século XIX. Estes



(fig. 5.71) – O plano aponta as centralidades existentes no território metropolitano.  
 Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em  
<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>

fatores estão presentes desde o processo de modernização da metrópole. Essas ações estratégicas de economias consolidadas têm se estruturado a partir das parcerias administrativas e bancárias – Banco da República, 1896, Banco Hipotecário, 1912 – os quais impulsionam o desenvolvimento e a implantação de infra-estruturas urbanas, como por exemplo a energia elétrica<sup>74</sup>.

Estes elementos indutores permitem o crescimento da metrópole não de maneira concêntrica como em outros centros latino-americanos, mas se de forma tentacular, isto em decorrência das características dos planos urbanos elaborados durante a primeira metade do século XIX, caracterizando de maneira peculiar o território da metrópole (fig. 5.71).

As transformações territoriais estão ligadas à modernização e a autonomia da capital nacional, a qual se delinea entre as perdas dos estados e os acúmulos investidos nos setores de desenvolvimento urbano. Vinculados, devido à dinamicidade existente na região portuária.

Essa estrutura funciona de maneira hierárquica devido a sua dependência dos conglomerados econômicos locais e internacionais. Proporcionando globalmente transformações econômicas e



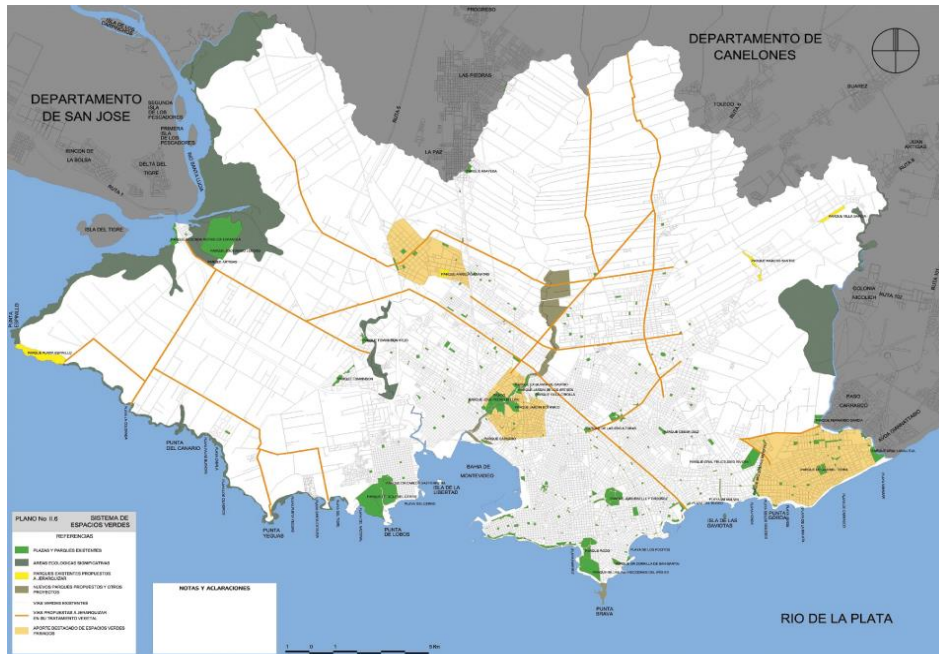
populacionais, em decorrência das atividades mercadológicas, intensificando a expansão e a recuperação de setores degradados.

Segundo Carlos de Mattos, o qual aborda o desenvolvimento da economia espacial e urbana, aponta para a metrópole uruguaia como

“a atratividade de um território determina o posicionamento do sistema urbano na escala regional, nacional ou supranacional. Neste processo se estabelecem vantagens para os territórios nacionais e sub-nacionais ao longo de sua história produtiva, conseguindo maiores avanços na sua reestruturação e modernização, configurando a base sobre a reprodução das hierarquias territoriais, marcadas pelo divergente crescimento, onde a concentração e a desigualdade se localizam como rasgos congênitos<sup>75</sup>”.

A partir do ano de 1998, o território da metrópole passou a ser re-estruturado pelo Plano Diretor realizado pela Prefeitura Municipal de Montevidéu em parceria da Universidade da República, sendo analisados pelos órgãos legislativos municipais.

É necessário perceber que a partir de 1998 a Prefeitura municipal de Montevidéu instaurou o Plano Diretor territorial, com abrangência até o ano de 2005, formulado a partir de um conjunto de propostas que re-organizam o território uruguaio através de 312



(fig. 5.72) – As áreas verdes identificadas no plano mostram a carências de praça e de espaços públicos no território urbano da cidade. Fonte: Municipalidad de Montevideo. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/>>

disposições instauradas pela Comissão Departamental do município, instaurando normativas territoriais e econômicas para a metrópole<sup>76</sup>.

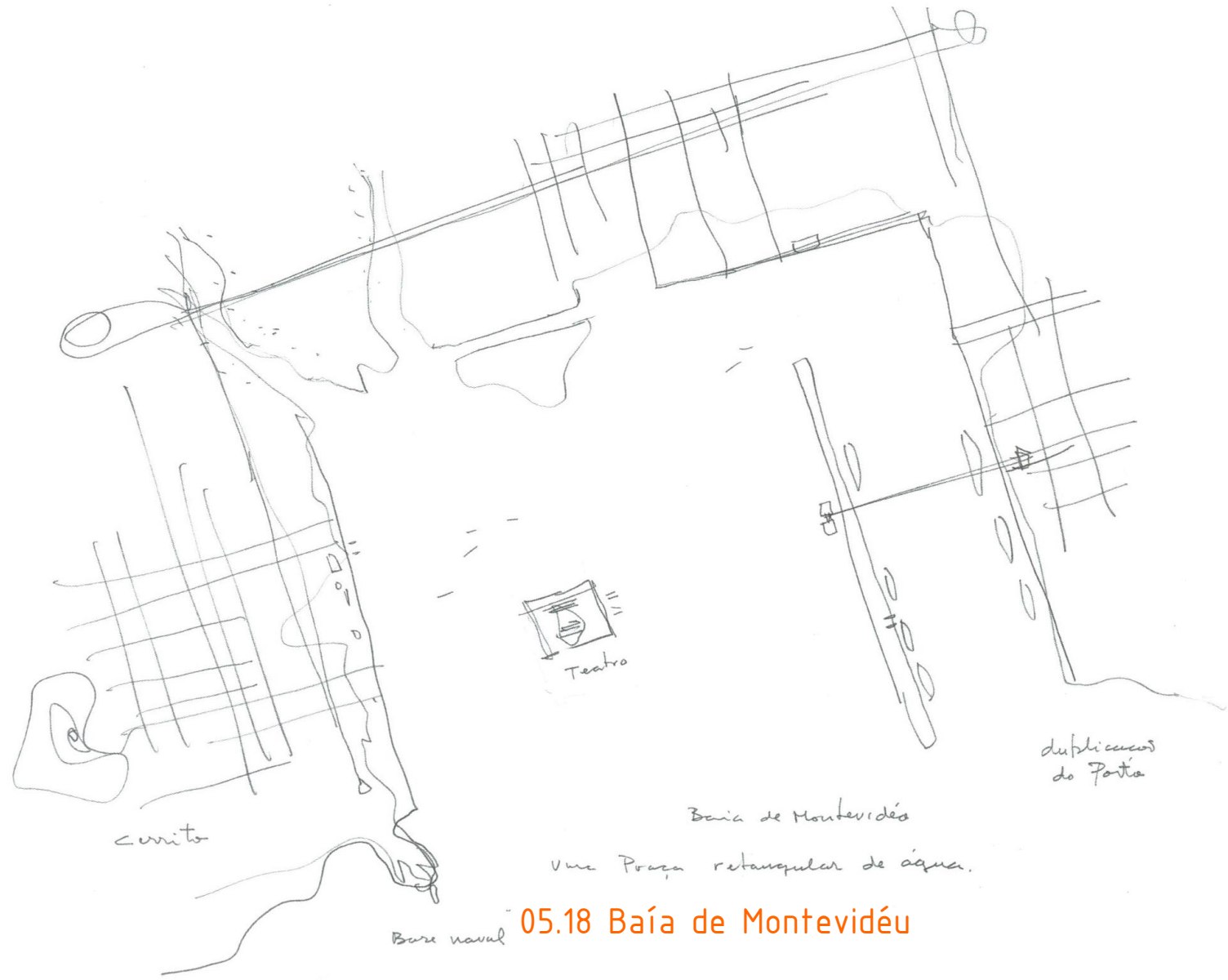
A organização espacial do plano potencializa a infraestrutura básica de serviços, complementando o sistema de transporte e a rede viária, além da inserção de áreas verdes ao longo da costa atlântica (fig. 5.72).

Entre os instrumentos do plano estratégico é necessário apontar,

“as Áreas de Promoção. As Áreas de Promoção são as unidades territoriais designadas pelo Plano no Solo Urbano, cujo desenvolvimento terão projeções ao longo de todo o território e onde projeções urbanas prioritárias serão privilegiadas por formas mais adequadas de gestão, isenção e rebaixasamentos tributários. Também nelas se aplica uma normativa especial que substitui a normativa geral em termos de uso, edificação e parcelamento”<sup>77</sup>.

É nesta etapa de desenvolvimento do projeto urbano, deve-se aponta as diretrizes re-qualificadoras para a *Área de Promoção da Baía de Montevideo*, além da Área de Promoção Bulevar José Batlle e Ordoñez – Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera, e o Projeto Centro<sup>78</sup>, além do Plano Especial Riacho Miguelete. O plano estratégico para a cidade de Montevideo contará com a elaboração

e execução de outros planos auxiliares atuando através de programas específicos de reconversão urbana, projetos e atuações especiais que estruturam e organizam a territorialidade quanto à criação de um zoneamento efetivo (Planos de Zoneamento ou Planos Setoriais), aqueles que propõem a estrutura territorial conforme os setores urbanos das infra-estruturas locais.



05.18 Baía de Montevideú



(fig. 5.73) – O projeto de Paulo Mendes da Rocha, potencializa a integração entre a natureza e o homem, dando ao território novas características espaciais.  
 Fonte: Artigas, Rosa; 2000.p.219

“Montevideú é um porto ligado ao oceano, é um porto marítimo, com uma pequena baía semi-circular, uma concha, com 3km de diâmetro, uma situação geográfica com uma escala belíssima para uma cidade que está toda distribuída em torno dessa baía, e um problema de acesso justamente por essa atração com a frente do mar que enreda a cidade na tentativa de freqüentar sempre aquela baía estabelecendo uma relação de conflito viário e tudo isso. Transformamos a baía num retângulo perfeito, com ganhados de mar e aterros, de tal sorte que você fica com três frentes retificadas para um recinto retangular perfeito de água. Isso faz com que essa baía se transforme numa praça, porque a navegação de um lado para o outro se incentivaria, e cada bairro, que fica a retaguarda dessas frentes, em vez de tentar circundar a baía vai diretamente, de modo perpendicular, a essas três frentes, e a cidade se anima nessas luzes como se fosse em Vitória, Capuaba e Vitória e coisa assim<sup>79</sup>”.

Paulo Mendes da Rocha

A cidade é na sua plenitude a composição natural entre ocupação espacial e morfologia geográfica que possibilita a adaptação de condicionantes, físicos e morfológicos da sociedade de Montevideú (fig. 5.73).

O objetivo real do plano é possibilitar a recuperação da baía e do território aquático com a finalidade de potencializar as características históricas presentes no local. Esta relação está presente desde o início do século XX, caracterizando o litoral da cidade como um atrativo de potenciais econômicos integrados ao setor portuário.

Estas características são originadas devido à proximidade com o centro urbano e estrategicamente potencializado devido a este ser um setor de grande maioria de propriedade estatal.

A baía de Montevideu se caracteriza por constituir uma Península composta pelo Centro Histórico, proporcionando um território com alcance de 1050 m de espelho d'água, sendo este rodeado pela costa litorânea com uma extensão média de aproximadamente 12 quilômetros entre o Cais da Escala até a Punta del Rodeo.

O porto se caracteriza historicamente devido a comportar embarcações de grande porte, em decorrência da profundidade do Rio da Prata, o qual neste setor é de 10 metros de profundidade nos canais de acesso, existindo a possibilidade natural de alcançar em algumas áreas a profundidade de 12 metros.



Essa realidade possibilitou a instalação ao longo do porto de toda a infra-estrutura urbana de desenvolvimento da metrópole, sendo caracterizada como uma área privilegiada devido as suas conexões, possibilitou a integração do porto com os serviços ferroviários, as usinas elétricas e de combustíveis e demais refinarias.

Esse setor, com o processo inicial de ocupação do solo, gerou a centralização de indústrias próximas destas áreas e da articulação entre alguns bairros ligados ao centro urbano, originando desde comércios informais até os bairros operários.

É necessário que sejam apontados a existência ao longo da Vila Cosmópolis e o Povoado de Vitória entre os rios Miguelete e Pantanoso. A ocupação da metrópole consistiu na apropriação do setor norte da península, devido a estas áreas estarem protegidas dos fortes ventos sudoeste.

Com o transcorrer da primeira parte do século XX e o crescente crescimento da população, ocasionou-se a saída maciça da população local, proporcionando o abandono das áreas habitacionais ao longo do porto. Se soma a este fato a instalação de indústrias que promovem a deterioração portuária entre as décadas de 1930 e 1940.

“O crescimento do Porto junto com a Zona portuária de cais privados e depósitos de couro e lã, como também o desenvolvimento das instalações da A.N.C.A.P., das Usinas e Transmissões Elétricas (U.T.E.) e dos estabelecimentos industriais citados, completaram uma cortina de grandes equipamentos que fecharam a Baía para o resto da cidade. Em outras palavras, a cidade terminou se voltando em direção contrária à Baía”<sup>80</sup>.

Durante as décadas de 1960 e 1970 a cidade inverte a sua centralidade em relação à fronteira marítima, devido à migração das indústrias para outros setores da metrópole, abandonado às estruturas de galpões e armazéns do porto e da ferrovia. A este fato une-se a problemática ambiental resultante da contaminação dos riachos de Miguelete e Pantanosos, devido a receberem toda a carga do sistema de saneamento dos bairros de Miguelete, Belvedere e Cerro.

É apenas a partir da década de 1980, O *Programa Nacional de Recuperação Urbana*<sup>81</sup> propõe a restauração e recuperação de uma zona incluída na Área de Promoção da Baía de Montevideu. Nesse setor estão localizados a estação férrea existente e os sistemas de transportes adjacentes, além dos galpões da

Administração de Ferrovias do Estado (A.F.E.) e o bairro periférico La Guarda.

A recuperação destas áreas foi originada a partir da participação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (B.I.D.), proporcionando o financiamento através da concessão de empréstimos em longo prazo. O principal objeto de recuperação urbana é a Estação Central da Ferrovia, construída no ano de 1890, sendo o monumento histórico mantido pelo plano<sup>82</sup>.

A intervenção visa a sua conversão em um Centro de Cultura e Eventos, voltado para recreação e comércio. Suas funções originais foram removidas para um novo terminal de passageiros em edifícios propostos.

O plano tem como normativa permitir o avivamento do setor portuário através do incentivo a programas de moradias, sendo estas integradas a intervenções de infra-estruturas que possibilitem a união entre os espaços de serviços e de convívio.

Estas transformações urbanas apontam para o surgimento de conflitos territoriais, isto ocorre devido à necessidade de ampliação dos setores operativos do porto, revitalizando a linha férrea e os pátios de estocagens de containeres, localizados principalmente ao longo das áreas das Ramblas litorâneas.

As intervenções visam ocupar e re-qualificar as áreas sul da Rambla Baltasar Brum, devido a esta ser uma barreira visual em direção à baía. Da mesma forma as áreas de depósito de madeira para exportação, cortando as relações visuais entre a cidade, a malha urbana e a permeabilidade entre o centro histórico e a baía<sup>83</sup>.

O projeto urbano é focado no intuito de proporcionar uma nova frontalidade, renovada através da criação de uma nova Rambla em terreno argiloso, denominada inicialmente de Rambla Suíça, abrangendo uma extensão de 800 metros, contando com uma área de parque linear com 450 metros de interfase entre o centro e o litoral uruguaio.

O plano estabelece como foco a recuperação da sociedade, da estrutura e da remontagem de fluxos econômicos ao longo do litoral. Conformando diversas características dando origem a marcos urbanos na paisagem da metrópole, desta forma diferenciando espacialmente a costa e suas atividades com o Rio.

Através desta qualificação da área costeira, o Plano Estratégico de Montevideu tende a preservar as características paisagísticas, ambientais e morfológicas que definem o tecido urbano da metrópole.

Junto a essas características espaciais, o plano aborda a reestruturação das diversidades quanto às identidades culturais, as diversidades entre bairros e setores históricos e as tipologias espaciais existentes ao longo das Ramblas. Como exemplo é possível de serem apontadas os marcos urbanos como por exemplo o farol de Punta Carreta, o Puerto del Buceo, o Museu Zoológico Damaso Antonio Larrañaga, a Praça Virgílio e o Hotel Carrasco.

A conformação destes espaços possibilitou, segundo o plano, identificar deficiências espaciais e morfológicas ao longo da Baía de Montevideu, tendo sido o espaço portuário degradado pela<sup>84</sup>:

- Existência de um cinturão industrial com alto grau de obsolescência e subutilização, reflexo este das diversidades econômicas nas últimas décadas;
- Existência de numerosos terrenos de propriedade estatal – Administração Férrea do Estado (A.F.E.), Administração Nacional de Combustíveis, Álcool e Cimento (A.N.C.A.P.), Usinas e Transmissão Elétricas (U.T.E), com construções que, em muitos casos, representam um grande acervo arquitetônico, com altos índices de deterioração;

- Existência de grandes equipamentos, vinculados a estes organismos, localizados com relações diretas com o espelho d'água, interferindo nas relações entre Bahia - Cidade;
- Recente instalação de depósitos de contêineres no lado sul da Rambla Baltasar Brum, que tem sido transformado em um fechamento visual com a baía;
- Presença de resíduos contaminantes resultantes dos detritos industriais;
- Tecido urbano contínuo da Baía com diversas carências ambientais, devido ao processo de degradação progressiva e de ausência de dinâmicas urbanas: estas características estão presentes nos bairros de Cerro, Bella Vista, Arroyo Seco, Aguada e Ciudad Vieja.
- Os acessos diretos para os setores portuários encontram-se em processo não apenas de degradação, mas também de segregação do espaço urbano.

Apesar da grande quantidade de problemas dentro do tecido da cidade, a Baía mantém as suas características naturais, potencializando a transformação da metrópole devido a sua realidade geográfica.



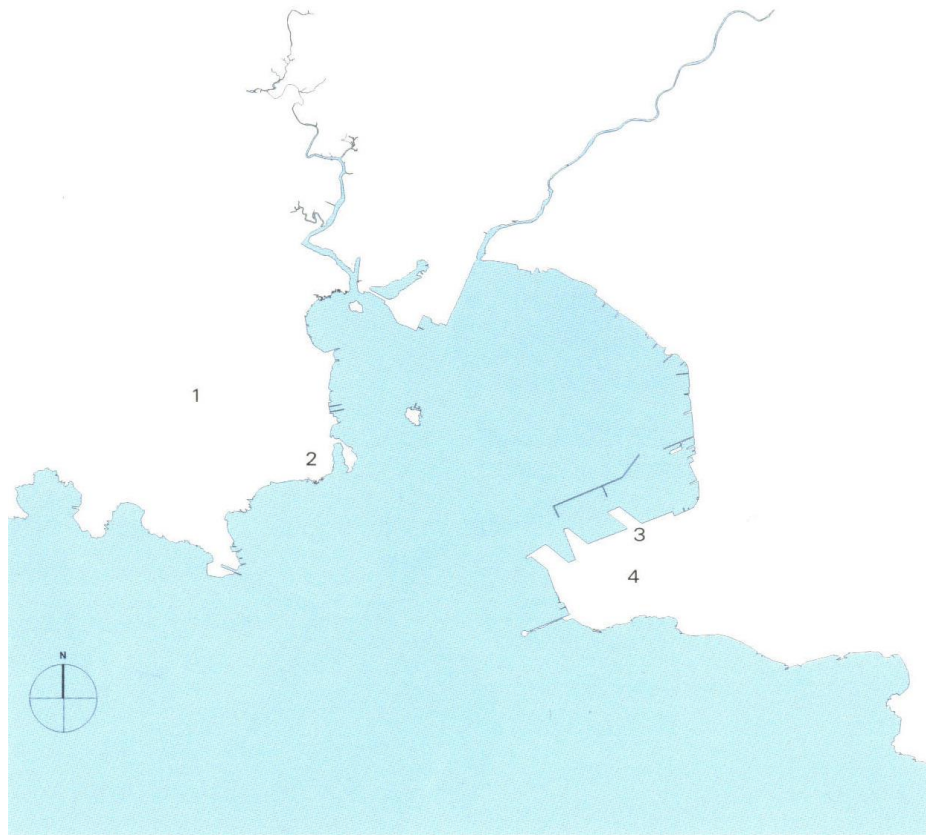
Ocorrem neste período a qualificação da paisagem urbana, com identidades definidas devido à acessibilidade e a localização estratégica que se potencializa devido a grande quantidade de terra disponível pela união e em desuso.

A segregação espacial existente entre os bairros permite a implementação do zoneamento, potencializando o desenvolvimento de Panos Estratégicos Auxiliares.

A complementação destes espaços com o litoral portuário se complementa pela ativação do antigo terminal férreo de passageiros, sendo articulado por companhias de transporte rodoviário, o principal elemento de re-qualificação urbana partirá com a transformação da antiga Estação Central General Artigas e os setores de cargas lindeiros a área de transporte.

Esta transformação permitira a área dar acesso à frente marítima de aproximadamente de um milhão de pessoas ao ano, reintegrando a vida cotidiana e o aparecimento de espaços públicos e áreas verdes, invertendo o atual processo segregador existente atualmente na orla da metrópole.

O Plano Estratégico tem como objetivos para a Baía da cidade as considerações urbanas que visam<sup>85</sup>:

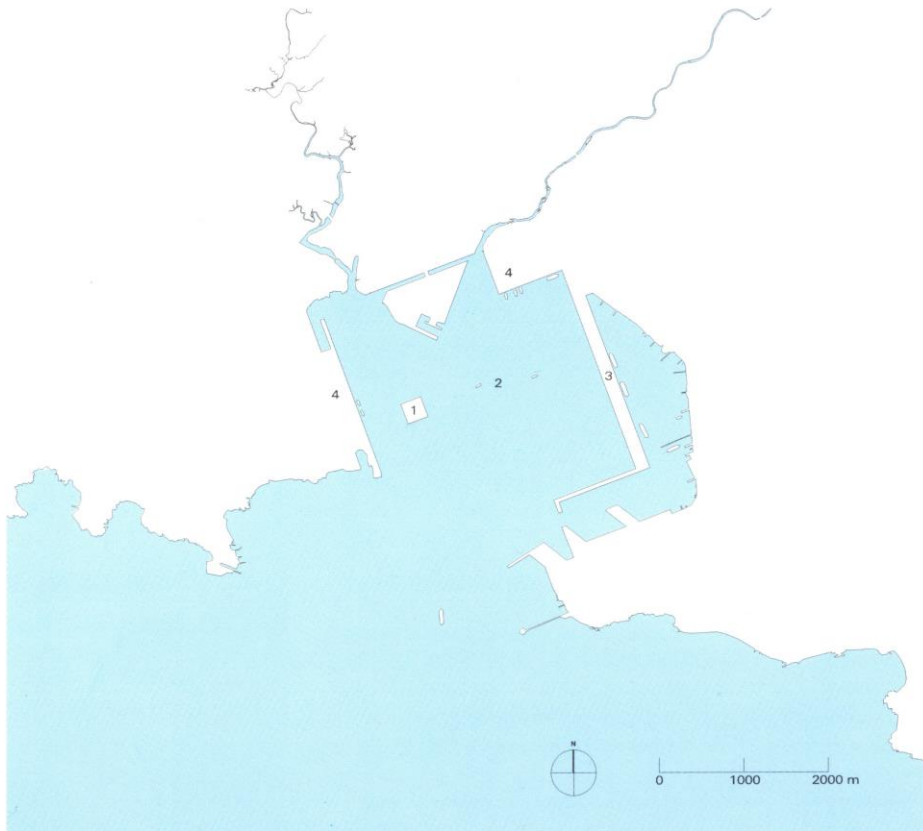


(fig. 5.74) – A atual baía carece da integração territorial e de atividades ícones que re-qualifiquem espacialmente as suas atividades. Fonte: PArtigas, Rocha: Artigas, Rosa; 2000.p. 220

- Recuperar seu histórico protagonismo urbano, potencializando sua utilização, mediante o conjunto de transformações previstas;
- Potencializar as funções residenciais, adensando a ocupação e os usos das edificações, atendendo espacialmente as normativas administrativas e patrimoniais;
- Melhorar as articulações e relações entre o porto e a cidade, melhorando a acessibilidade e possibilitando ao cidadão a utilização dos setores portuários.
- Impulsionar o desenvolvimento do porto como matriz significativa da expansão da malha urbana;
- Promover a recuperação e a reciclagem dos edifícios históricos, considerando o significativo patrimônio urbano a ser recuperado pelo projeto estratégico.

Ocorre durante este período, no ano de 1998 a proposta para a baía, elaborada pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha. O projeto nasce a partir de um seminário elaborado pela Escola de Arquitetura e Urbanismo de Montevideu (fig. 5.74).

O projeto consistiu em integrar a cidade em função da baía, de modo "concêntrico", desta maneira incorpora o território urbano à superfície da água. O foco da proposta visa a comunicação



(fig. 5.75) – A nova espacialidade através da adaptação do território aos novos píeres e docas, proporcionou a baía um ícone cultural através da inserção de um teatro em uma ilha artificial as margens da metrópole.

Fonte: Artigas, Rosa: 2000. p. 221

territorial, integrando a espacialidade da cidade a este natural espelho d'água.

A proposta consiste na integração da baía ao atual canal, que devido a pouca profundidade, é necessária a dragagem para a circulação de grandes embarcações.

O porto de Montevideu, consiste-se na fronteira marítima mais importante do continente sul americano devido a este possibilitar a interlocução fluvial desde a Bacia Amazônica ao Prata, possibilitando a passagem entre os sistemas dos rios Tocantins e Uruguai.<sup>86</sup>

A baía caracteriza-se pela ampliação do porto a partir do canal, de proporções monumentais para a escala metropolitana, mas que origina uma espacialidade que abrange a construção de uma ilha-teatro, irradiando cultura ao novo território, incorporando as águas junto ao novo píer (fig. 5.75).. Esse artifício arquitetônico dá origem a metrópole novas ligações fluviais, criando uma nova poética poder ser traduzida como;

“Uma visão um tanto veneziana da relação entre o homem e natureza, dá idéia de vida nas cidades, em vez de precisar contorná-la Montevideu passaria a organizar-se em frente à sua baía; uma nova praça animada, como uma São Marcos inundada.”<sup>87</sup>

### 05.19 Análise Crítica

É na planície de Montevideú que se proporciona a leitura da paisagem urbana como sendo uma das mais importantes do continente sul americano. Apesar da sua tardia fundação e por muitos caracterizada por ser uma antiga cidade “charrua”, dos índios locais que ocupavam a costa setentrional do Rio de La Plata”, a cidade platina têm como peculiaridade uma forte integração entre a natureza e o homem.

Esse fato, já apontado por Paulo Mendes da Rocha, demonstra a potencialidade existente na metrópole na criação de ligações entre o território e as águas.

A principal característica da cidade é a sua adaptação a ao espaço, adequando-o através das “ramblas”, focando a ocupação da cidade em um território composto por uma topografia acentuada.

A cidade cresce a partir de suas relações marítimas, sendo inicialmente uma fortificação espanhola, até tornar-se nos dias de hoje uma metrópole que vivencia a sua baía através de diversas incorporações econômica na área portuária.

As desobstruções da faixa frontal ao mar têm se dado gradativamente, como toda grande metrópole que nasceu ao longo

das águas, no transcorrer do tempo suas áreas fronteiriças sobrepujadas pela utilização de novas tecnologias mundiais aplicadas às áreas portuárias.

Para que se permita a reintegração dos espaços urbanos as áreas degradadas, localizados entre a cidade e o centro metropolitano, é necessário haja a remoção de obstáculos visuais e das barreiras construídas ao longo do tempo.

Essa mudança se caracteriza pela inserção de intervenções nos píeres, com o propósito de criar uma ligação entre a área central e a costa litorânea da metrópole. É preciso ser apontadas às áreas artificiais construídas ao longo das "ramblas", construindo uma nova territorialidade.

Como exemplo da construção do território, o projeto de Paulo Mendes da Rocha permite a elaboração de marcos arquitetônicos que adaptam o espaço a novos usos. O teatro-ilha é um símbolo da nova territorialidade.

Este aspecto não tem apenas um significado local, mas abre um pensamento espacial ideológico para toda a América do Sul. A cidade tem como principal elemento à possibilidade de interligar os lados da baía, permitindo a revitalização dos píeres e da orla, devido assim como nas cidades de Buenos Aires e do Rio de

Janeiro, articulação zonas perimetrais que permitem a ligação entre o território e as águas.

A área de interface na metrópole, se dá a partir da re-qualificação espacial, tendo como promotor a iniciativa pública, proporcionando a transformação das áreas a partir de parcerias com investidores privados.

Assim como nas outras metrópoles a cidade carece de novos elementos e de ícones que conduzam ao desenvolvimento turístico e cultural, mas que financeiramente fortalece-se devido às realidades globais.

A metrópole "charrua", se integra mundialmente através de parcerias que permitem a expansão de sua territorialidade, não apenas socialmente, mas financeiramente.<sup>88</sup>



## Notas

<sup>1</sup> Busquets, Joan, Alemany, Joan. *Plan Estratégico Antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires, 1990, p.6

<sup>2</sup> Hardoy, Jorge Enrique; Gutman Margarita. *Buenos Aires, historia urbana del área metropolitana*. Buenos Aires. Colección Ciudades de Iberoamérica 1992, p.207

<sup>3</sup> Varas, Alberto; Buenos Aires *Metrópolis*. Equipo de Investigación. LAMUR-GSD-FADU. Buenos Aires, 2000, p.30.

<sup>4</sup> Id. Ibid. P.38.

<sup>5</sup> Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. *Proyecto Urbano Puerto Madero*. Buenos Aires, 2001. CD ROM

<sup>6</sup> Varas, Alberto; Buenos Aires *Metrópolis*. Equipo de Investigación. LAMUR-GSD-FADU. Buenos Aires, 2000, p.41.

<sup>7</sup> Rojas, Eduardo; Rodríguez Villaescusa, Eduardo; Wegelin Emiel. *Recuperación de Áreas Centrales*. Una opción de desarrollo urbano en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. Serie de Estudios de Buenas Prácticas. p.61.

<sup>8</sup> Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. *Proyecto Urbano Puerto Madero*. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

<sup>9</sup> Varas, Alberto; Buenos Aires *Metrópolis*. Equipo de Investigación. LAMUR-GSD-FADU. Buenos Aires, 2000.

<sup>10</sup> Idem. Ibid.p.86.

<sup>11</sup> Busquets, Joan; Alemany, Joan *Plan Estratégico Antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires 1990

---

<sup>12</sup> Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. *Proyecto Urbano Puerto Madero*. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Rojas, Eduardo; Rodríguez Villaescusa, Eduardo; Wegelin Emiel. *Recuperación de Áreas Centrales*. Una opción de desarrollo urbano en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. Serie de Estudios de Buenas Prácticas. p.63

<sup>15</sup> Teixeira, Luciana Guimarães. *Intervenção em Áreas Portuárias e Revitalização Urbana: O caso da Zona Portuária de Belém do Pará*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003. p 181.

<sup>16</sup> Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. *Proyecto Urbano Puerto Madero*. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

<sup>17</sup> Corporación Antiguo Puerto MADERO S.A. Disponível em <<http://www.puertomadero.org.ar>>

<sup>18</sup> bid.

<sup>19</sup> Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. *Proyecto Urbano Puerto Madero*. Buenos Aires, 2001. CD ROM.

<sup>20</sup> Cardoso, Ciro Flamarión; Araújo, Paulo Henrique. *Rio de Janeiro*. Editora Mapfre São Paulo. p.43.

<sup>21</sup> Idem. Ibid. p.68

<sup>22</sup> Idem. Ibid. p.18

---

<sup>23</sup> Magalhães, Fernanda. *A Cidade Ibero-Americana: O espaço Urbano Brasileiro e Hispano Americano em Perspectiva Comparada*. Cap.V. p. C5-10 A Forma Urbana em questão: Rupturas e Permanências na Cidade Colonial Brasileira. Universidade Presbiteriana Mackenzie.

<sup>24</sup> Idem. Ibid. p.C5-5

<sup>25</sup> Idem. Ibid. p.C5-17

<sup>26</sup> Idem. Ibid. p.C5-18

<sup>27</sup> Cardoso, Ciro Flamarión; Araújo, Paulo Henrique. *Rio de Janeiro*. Editora Mapfre. São Paulo. 1996.

<sup>28</sup> Silva Lema, Maria Cristina. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. Cap 1.4 - Os Melhoramentos das Áreas Centrais. Studio Nobel, 1999. p.294

<sup>29</sup> Esteves Campista, Olga Maria. *Rio Cidade, O urbanismo de volta às ruas*. Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1996. Cap.I p.20

<sup>30</sup> Silva Lema, Maria Cristina. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. Cap 1.4 - Os Melhoramentos das Áreas Centrais. Studio Nobel, 1999.

<sup>31</sup> Idem. Ibid. p.358

<sup>32</sup> Borja Jordi; Castells, Manuel. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. 6ª edição. Editora Taurus Pensamiento, 2001. p.178

<sup>33</sup> Lei 7351 de 1988, disponível em < <http://camara.rj.gov.br/projetodelei.index.html>>

<sup>34</sup> Referência disponível em < <http://rio.org.br/tvporto.index.html> >

<sup>35</sup> Ibid

<sup>36</sup> Ibid.

---

<sup>37</sup> Teixeira, Luciana Guimarães. *Intervenção em Áreas Portuárias e Revitalização Urbana: O caso da Zona Portuária de Belém do Pará*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003, p. 181.

<sup>38</sup> Oriol Bohigas foi diretor de Projetos Urbanos da Municipalidade de Barcelona durante um período de 6 anos, de 1980 a 1986.

<sup>39</sup> Bohigas, Oriol; Buchanan, Peter; Lampughani, Vitório Magno. *Barcelona: Arquitectura y Ciudad*. 1980-1992.3.ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1992. p.17

<sup>40</sup> Borja Jordi; Castells, Manuel. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. Las Ciudades como Actores Políticos. Editora Taurus Pensamiento, 2001 Cap VI. p.192

<sup>41</sup> Referência disponível em <<http://www.portosrio.gov.br/rio/Riopor.htm>>

<sup>42</sup> Referência disponível em <http://www.portosrio.gov.br/rio/Riopor.htm>

<sup>43</sup> Segre, Roberto, Rio de Janeiro. Urban Symbols: Centrality, Power, and Community. In *Constructing new Words*. Proceeding of the 1998 ACSA International Conference. Washington DC, Association of Collegiate Schools of Architecture, 1998, p.6-10

<sup>44</sup> Revista AU. *Waterfront* – Frente Aguática. Edição de junho e julho de 1998. Número 78. p. 71-77

<sup>45</sup> Guimarães, Lourenço. *Guggenheim* – Vale 12 Milhoes? Revista AU. Junho de 2003. p. 42-46

<sup>46</sup> Rio Genera, referência disponível em, <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/lnk/arqs/REstudios%20N79.pdf>

<sup>47</sup> *ibid.*

<sup>48</sup> *Ibid.*

---

<sup>49</sup> Referência disponível em <<http://www.portosrio.gov.br/rio/Riopor.htm>>

<sup>50</sup> Nouvel, Jean. Referência disponível em, <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/lnk/arqs/REstudos%20N79.pdf>

<sup>51</sup> Rio Genera, referência disponível em, <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/lnk/arqs/REstudos%20N79.pdf>>

<sup>52</sup> Idem. Ibid.

<sup>53</sup> Portzamparc, Cristian de. "O tema da música possibilita trabalhar acústica e desenho, conceber uma forma livre". Disponível em [www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)

<sup>54</sup> Idem. Ibis.

<sup>55</sup> Idem. Ibis.

<sup>56</sup> Moção contra a construção do Museu Guggenheim, considerando:

- a notícia veiculada pelos jornais de que a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro assinou contrato com o Museu Guggenheim visando à construção de uma filial daquela instituição no Rio de Janeiro;
- que a citada contratação contraria os preceitos basilares das leis federais 5.194/66 e 8.666/93;
- que os estudos apresentados pela própria prefeitura apontam para a necessidade de que vultosas somas venham a ser necessárias para cobrir os déficits operacionais do museu;
- que a cidade do Rio de Janeiro já dispõe de um invejável conjunto de centros culturais e museus, como prova a realização da Mostra Internacional Rio Arquitetura, que neste momento ocupa 35 estabelecimentos com mais de 40 exposições;

- e, finalmente, que a cidade do Rio de Janeiro já é repleta de símbolos reconhecidos nacional e internacionalmente, ao contrário de outros centros urbanos que necessitaram encontrar artificialmente marcas que os identificassem,
- Os arquitetos reunidos no XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos, na cidade do Rio de Janeiro, no dia 3 de maio de 2003, deliberaram:

1 – Requerer o cancelamento da contratação, pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, do Museu Guggenheim, ao menos, os termos em que vem sendo anunciada;

2 – Requerer que a contratação de projetos de arquitetura, como os do Museu Guggenheim e da Cidade da Música, se faça através de concursos públicos, e que, quando o porte aconselhar, que se organizem certames internacionais segundo as normas preconizadas pela UIA-Unesco.

<sup>57</sup> Leão Andrade, Calos Fernando de Souza. *Decisões do XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos*. Arqtextto n° 036. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br>>

<sup>58</sup> Gutiérrez, Ramón. *Centros Históricos – América Latina – Testimonios de uma Identidade Cultural*. Colombia. Editora Escala, 1990. p.274.

<sup>59</sup> Referência disponível em <http://www.montevideo.gub.uy/pot/>

<sup>60</sup> Gutiérrez, Ramón. *Centros Históricos – América Latina – Testimonios de uma Identidade Cultural*. Colômbia. Editora Escala. 1990.

<sup>61</sup> Referência disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy/pot/mapas.htm>>

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Gilmet, Hugo. Baía de Montevideú. *Área de Desenvolvimento do Plano Diretor Territorias*. Arqtextto disponível em. <[www.vitruvius.com.br/arqtextto/html](http://www.vitruvius.com.br/arqtextto/html)>.



---

<sup>64</sup> Gutiérrez, Ramón. *Centros Históricos – América Latina – Testimonios de una Identidade Cultural*. Colômbia, 1990. Editora Escala. p.276.

<sup>65</sup> Idem.Ibid.

<sup>66</sup> Referência disponível em <http://www.montevideo.gub.uy/pot/mapas.htm>

<sup>67</sup> Hardoy, Jorge Enrique; Gutman, Margarita. *Impacto de la Urbanización en los Centros Históricos de Iberoamérica*. Tendencias y perspectivas. Colección Ciudades de Iberoamérica Editora Mapfre. Madrid. 1992.p. 461

<sup>68</sup> Font, Guillermo; Arana, Mariano. *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo*. Edición de Internet no oficial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Edición Internet 1998. Disponible en <<http://www.montevideo.gub.uy>>

<sup>69</sup> Hardoy, Jorge Enrique; Gutman, Margarita. *Impacto de la Urbanización en los Centros Históricos de Iberoamérica*. Tendencias y perspectivas Colección Ciudades de Iberoamérica. Editora Mapfre Madrid, 1992. Cap. XXVI. p. 462

<sup>70</sup> Idem.Ibid Cap. XXVI. p. 463

<sup>71</sup> Gilmet, Hugo. Baía de Montevidéu. *Área de Desenvolvimento do Plano Diretor Territorias*. Arqitexto disponível em. <[www.vitruvius.com.br/arquitexto/html](http://www.vitruvius.com.br/arquitexto/html)>.

<sup>72</sup> Referência disponível em  
<<http://www.cebem.com/centdocum/documentos/docpdf/d-invesurb.PDF>>

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Font, Guillermo; Arana, Mariano. *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo*. Edición de Internet no oficial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Edición Internet 1998. Disponible en <<http://www.montevideo.gub.uy>>

<sup>75</sup> Referência disponível em

<http://www.cebem.com/centdocum/documentos/docpdf/d-invesurb.PDF>

<sup>76</sup> Font, Guillermo; Arana, Mariano. *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo*. Edición de Internet no oficial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Edición Internet 1998. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy>>

<sup>77</sup> Gilmet, Hugo. Baía de Montevideú. *Área de Desenvolvimento do Plano Diretor Territorias*. Arqitexto, disponível em. <[www.vitruvius.com.br/arqitexto/html](http://www.vitruvius.com.br/arqitexto/html)>.

<sup>78</sup> Idem. Ibid.

<sup>79</sup> Bogéa, Marta. *Entrevista de Paulo Mendes da Rocha*. Imagem Urbana. Revista Capixaba de Arquitetura, Design & Urbanismo. Disponível em <[www.imagemurbana.html](http://www.imagemurbana.html)>

<sup>80</sup> Gilmet, Hugo. Baía de Montevideú. *Área de Desenvolvimento do Plano Diretor Territorias*. Arqitexto disponível em. <[www.vitruvius.com.br/arqitexto/html](http://www.vitruvius.com.br/arqitexto/html)>.

<sup>81</sup> Referência disponível em

<<http://www.cebem.com/centdocum/documentos/docpdf/d-invesurb.PDF>>

<sup>82</sup> Font, Guillermo; Arana, Mariano. *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo*. Edición de Internet no oficial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Edición Internet 1998. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy>>

<sup>83</sup> Gilmet, Hugo. Baía de Montevideú. *Área de Desenvolvimento do Plano Diretor Territorias*. Arqitexto disponível em. <[www.vitruvius.com.br/arqitexto/html](http://www.vitruvius.com.br/arqitexto/html)>.

<sup>84</sup> Font, Guillermo; Arana, Mariano. *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo*. Edición de Internet no oficial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Edición Internet 1998. Disponível em <<http://www.montevideo.gub.uy>>

<sup>85</sup> Idem.Ibid

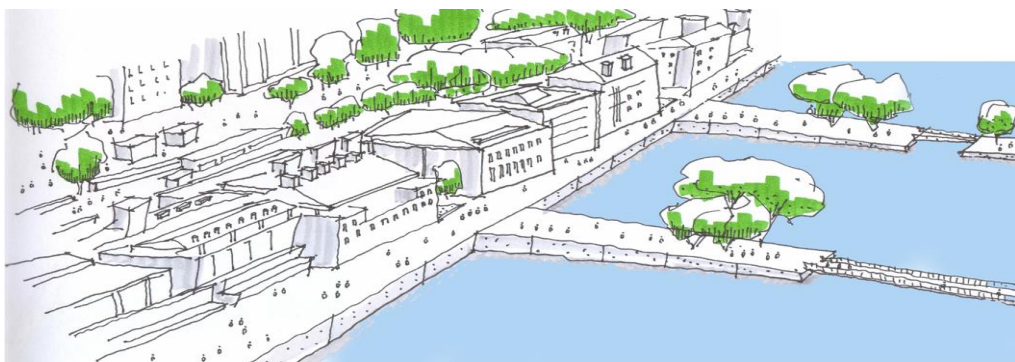
---

<sup>86</sup> Artigas, Rosa. *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo, Editora Cosac & Nayfy 2000. p.17.

<sup>87</sup> Idem.Ibid. p.220.

<sup>88</sup> É necessário que seja dito que através da publicação do jornal Diário do Comercio, em reportagem do dia 12 de Junho de 2004, colocou como pauta a possível parceria, portuário-territorial entre os governo do Uruguai e da China. Visando a aplicação de capitais internacionais, também chineses, possibilitaria o desenvolvimento de um mega projeto, visando um novo eixo econômico, através da criação, inicialmente subterrânea; interligando o porto de Montevideu ao porto de Vinha del Mar no Chile. Tendo como possíveis ligações às cidades de Buenos Aires, Córdoba e Mendoza. Uma das possibilidades patrocinadas, pelo capital Chinês visa contar com uma parceria brasileira para poder estar interligando esta "nova rota comercial", com a cidade de Porto alegre.

## 06 CONCLUSÕES



## 06 CONCLUSÕES

“El pensar arquitectónico no es un simples combinar e inventar, ni tampoco un formar y forjar un acuerdo con leyes dadas, sino un proceso que lleva su única ley en si mismo, y que si quiere merecer el nombre de pensar, deberá afanarse por elaborar el material que le es dado y transformarlo en un producto espiritual más y más puro. Sólo podremos reconocer una conciencia arquitectónica, en sentido artístico, cuando se haga visible en las formas un proceso de desarrollo espiritual, cuando aparezca en el desarrollo de las formas arquitectónicas un afán vivo hacia una expresión espiritual cada vez más pura. Y con respecto de eso debemos recordar siempre que la forma, de la que hablamos aquí como de algo espiritual, no debe ser imaginada como si tuviese una existencia independiente, desligada de toda materia, como si el espíritu pudiese forjar una forma basándose en ciertas reglas u leyes y la pudiese expresar en la obra arquitectónica y corporizarla en ella; más bien debe comprenderse que la forma no tiene existencia sino en la materia, y que, para el espíritu, la materia no es simplemente un medio de expresión de la forma, sino el material en el cual la forma llega por sí misma, a la existencia.”

Honrad Fiedler

O tempo tem demonstrado que as divergências sociais têm sido originadas a partir da conquista do território. O homem, desde os seus primórdios, tem construído o seu território a partir da sobreposição de sua cultura.

Em determinados momentos, novas cidades surgiram não, pela necessidade de um novo espaço urbano, mas pelo poder que significava configurar um território. Assim se percebe que os grandes centros nascem através das conquistas. Casos como as cidades gregas e romanas, na antiguidade, onde que proliferaram aspectos culturais que estão presentes nos dias de hoje nos grandes centros europeus.

Assim também pode ser citada a expansão moura, que por 1000 anos, deu luz às trevas medievais européias através, assim como na antiguidade, das artes e da arquitetura. Transcendendo montes e mares até as nossas primeiras cidades.

Assim, influenciado por culturas que dão a base à nossa civilização, o mundo moderno nasce já globalizado por Cristóvão Colombo, com a busca de novos caminhos para o fortalecimento econômico de uma nação.



Essa busca leva à exploração da fronteira marítima, sendo este o indutor de análise entre as cidades de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro. Estas nasceram a partir da ligação existente entre o território e às águas tornando-se cidades abertas para o mundo, tanto no período da colonização quanto nos dias de hoje.

Estas cidades nasceram caracterizadas por culturas diferentes, de estruturas sociais diversificadas e de espaços urbanos contrastantes. Estes elementos são perceptíveis nas cidades da América Latina devido a influência da colonização espanhola e portuguesa.

O reflexo destas características não apenas produz novas culturas em um território consolidado por nações indígenas, mas cria novos territórios que se adaptam de maneira estratégica às condicionantes geográficas. Contudo fecham-se por meio de fortificações que são núcleos urbanizadores das grandes metrópoles do século XVI.

A cidade nasce contendo elementos segregadores, em primeiro lugar, devido a ser a uma barreira para a natureza existente no nosso continente e, em segundo lugar, é responsável pelos primeiros atos de gentrificação contra os índios.

A adaptação aos territórios tem levado a homem a considerar a água como um veículo de ligação entre diversas regiões do mundo. Entretanto, o continente sul americano é composto por uma diversidade de bacias e afluentes que geram a possibilidade de ligações fluviais e territoriais entre as diversas nações do cone sul.

Desde a longínqua evolução das primeiras cidades nas margens dos rios Tigres e Eufrates à busca das Índias; as águas têm sido a geratriz do desenvolvimento dos territórios urbanos. As metrópoles do nosso continente estão voltadas as águas devido à necessidade de comunicação entre as sociedades portuárias.

Assim, no nosso continente, nascem as cidades de Belém, Rio de Janeiro, Santos, Montevideú, Assunción, Puerto Aisen, Puerto Mont, Puerto Varas, Valparaiso entre outras, que, através das águas conseguiram desenvolver os seus portos e as morfologias de suas metrópoles.

Esta apropriação espacial levou a formação de diversas características sociais, mas especificamente deu origem as peculiaridades urbanas no território latino.

A busca de novos mercados e a busca pelo fortalecimento econômico ocasionaram o aparecimento de novas tecnologias e de

novos meios de comunicação, (na atualidade os aeroportos e os centros informatizados). Estas novas conexões, permitiram a estruturação de sistemas que se apoiam nas dinâmicas e nos fluxos urbanos, tais como os portos.

A área portuária é o foco de estudo, por compor um ciclo significativo na produção espacial e urbana das metrópoles. Ao longo das décadas e dos avanços tecnológicos, a metrópole tem originado espaços degradados e segregados devido a falta de planejamentos espaciais.

Esse fato leva a ser apontada a falência de determinadas atividades dentro de uma metrópole, criando fraturas dentro de um tecido urbano. É necessária a percepção destas estruturas que compõem áreas significativas, tais como linhas férreas, rios, grandes perimetrais e portos, pois estes não possibilitaram a amarração entre atividades, ocasionando o rompimento da malha urbana devido a sua segregação.

O porto, devido a sua obsolescência de seus equipamentos e das tecnologias necessárias para o seu desenvolvimento, ao longo dos anos deixou de ser a porta de entrada e saída de uma metrópole.

A cidade não apenas deixa de incorporar as águas dos mares, mas também nega, no nosso continente, a importância natural dos rios. Diferente de outras culturas, como a dos Países Baixos, a região sul americana deixa, nos dias de hoje de explorar a potencialidade existente no território.

Têm-se vastos exemplos desta degradação, sendo explícita em cidades, como em São Paulo com os Rios Tiête e Tamanduateí, Montevideú com rio Miguelete, Buenos Aires com o Rio de La Plata e Santiago com o Rio Mapocho.

Esta característica também esteve nítida ao longo de quase todo o século XX, mas a partir da década de 1970, a preocupação de se agregarem novos territórios as cidades, levou a preocupação de se recuperar as áreas portuárias das metrópoles.

Desta maneira, se percebe que às tecnologias e às influências de novos mercados econômicos têm gerenciado as mudanças nos pólos de desenvolvimento da cidade, criando assim vãos e espaços deteriorados. Este fato está presente em todas as metrópoles do cone sul.

Diferentemente do tipo de ocupação que está empregado historicamente neste território, a necessidade de se articularem novas relações com outras sociedades e mercados na procura do

fortalecimento dos fluxos econômicos tem levado, assim como, na Europa ao aparecimento e emprego de novas tecnologias aplicadas ao desenvolvimento dos portos. Não mais vistos como o grande maquinário de transporte e de infra-estruturas, mas passaram a ser o pólo de desenvolvimento cultural e social.

A influência de portos como Roterdã, Bilbao, Barcelona e Frankfurt, recuperados a partir de poéticas espaciais, como, por exemplo, a *Metástase Benigna* aplicada em Barcelona, tornaram-se exemplos significativos na produção urbana para as cidades latino-americanas.

A implantação de arquiteturas que são a transposição e a releitura de determinadas sociedades tem potencializado a recuperação das metrópoles em específico as do Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideú, como cidades das águas.

Assim apontado por Paulo Mendes da Rocha, no qual coloca a verdadeira territorialidade apropriada às condicionantes existentes entre homem e a natureza, estas cidades permitem apontar caminhos para o desenvolvimento de novas estruturas urbanas.

A recuperação destes espaços passa não apenas pelas ligações físicas do território, mas também deve propor uma nova

territorialidade a partir da apropriação das águas por meio de novas áreas artificiais.

A produção destes espaços não passa pela exclusividade de determinados aspectos arquitetônicos devido as dinâmicas culturais que enriquecem estas produções urbanas, mas apontam para novos caminhos que se consolidam através da inserção de novos conceitos e de novas especialidades.

A recuperação dos portos no continente sul americano permite apontar novas reflexões que nascem não apenas do fortalecimento da sociedade e da necessidade de novas economias, mas a partir da complementação da estrutura territorial de um continente.

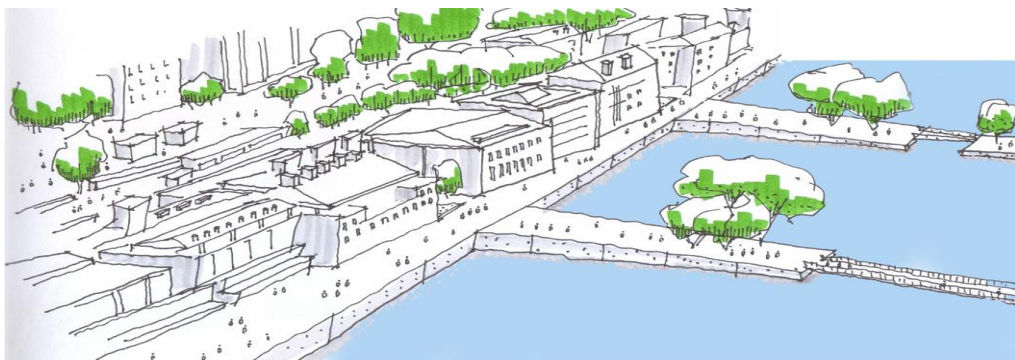
Assim, as cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideú apontam para a possibilidade de se criar uma rede articulador de novas relações espaciais e urbanas não mais tendo as águas como limite, mas sendo estas o próprio território integrado do cone sul.

Esta possibilidade permitiria a amarração espacial entre diversos centros portuários que teriam também ligações continentais através dos rios gerados pela grande quantidade de bacias existentes, como por exemplo, a Bacia da Prata, do Paraná e



a Amazônica. A importância destas ligações passa a qualificar novos aspectos territoriais permitindo o desaparecimento das barreiras portuárias e caracterizando um novo tipo de sociedade urbana.

## 0.7 Bibliografia



## 0.7 Bibliografia

Artigas, Rosa. **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo. Editora Cosac & Naify. 2002.

Benévolo, Leonardo. **História da Cidade**. 3ª edição. Editora Perspectiva. São Paulo 2001.

Brito, Alfredo; Xavier, Alfredo; Nobre, Ana Luiza. **Arquitetura Moderna no Rio de Janeiro**. Fundação Vilanova Artigas. São Paulo. Editora Pini, 1991.

Browne, Enrique; **Otra arquitectura em América Latina**, 1ª edição, Editora Gustavo Gili, México.

Bruand, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**, 3ª edição. São Paulo. Editora Perspectiva. 1997.

Bohigas, Oriol; Buchanan, Peter; Lampughani, Vitório Magno. **Barcelona: Arquitectura y Ciudad**. 1980-1992.3.ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1992.

Borja Jordi; Castells, Manuel. **La gestión de las ciudades en la era de la información**. Políticas Urbanas en La Globalización. 6ª edição. Editora Taurus Pensamiento, 2001.

Bulrich, Francisco; **Arquitectura Latinoamericana 1930–1970**. 1ª edição, Editora Gustavo Gili, Barcelona.

Busquets, Joan; Alemany, Joan. **Plan estratégico de Antigo Puerto Madero**. Buenos Aires 1990

Cardoso, Ciro Flamarión; Araújo, Paulo Henrique. **Rio de Janeiro**. São Paulo. Editora Mapfre, 1992.

Colección Somosur – Tomo X, **Centros Históricos–América Latina–Testimonios de una identidad cultural**. Facultad de Arquitectura – Universidad de los Andes, Bogotá, Editora Escala Ltda, 1990.

Corbusier, Le. **A Carta de Atenas**. São Paulo. Editora Hucitec Edusp, 1993.

Companhia das Docas do Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.portosrio.gov.br/rio/Riopor.htm>>

Coorporación Antigo Puerto Madero S.A. **Proyecto Urbano Puerto Madero**. Buenos Aires, 2001. CD ROM

\_\_\_\_\_. Disponível em <<http://www.puertomadero.org.ar>>

Del Rio, Vicente. **Desenho Urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro: a contribuição do estudo da**

percepção ambiental. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

\_\_\_\_\_. **Em busca do tempo perdido.** O renascimento dos Centros Urbanos(1). Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

\_\_\_\_\_. **Voltado às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1).** Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

Dirección de Arquitectura y Urbanismo de Chile. Chile, 1937. Disponível em <<http://www.cau.cl>>

Duarte, Paulo Sergio. **Quanto Custa um museu?** Disponível em <<http://www.akoyza.html>>

Esteves Campista, Olga Maria. **Rio Cidade, O urbanismo de volta às ruas.** Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1996.

Font, Guillermo; Arana, Mariano. **Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo.** Edición de Internet no oficial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Edición Internet 1998. Disponível en <<http://www.montevideo.gub.uy>>

Gilmet, Hugo. **Baía de Montevideu. Área de desenvolvimento do Plano Diretor Territorial.** Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

Guimarães, Lourenço. **Guggenheim – Vale 12 Milhoes?** Revista AU. Edição de Junho. Editora Pini. São Paulo. 2003.

Gutiérrez, Ramón. **Arquitectura y Urbanismo em Iberoamerica.** Manuales Madrid. Arte Cátedra, 1997.

\_\_\_\_\_. **Arquitectura Latino-Americana – Textos para reflexão e polêmica.** 1ª edição, São Paulo. Nobel, 1989.

\_\_\_\_\_. **Arquitectura Latinoamericana em el Siglo XX.** Milan. Editoriale Jaca Book S.p.A., 1996.

\_\_\_\_\_. **Centros Históricos – América Latina – Testimonios de uma Identidade Cultural.** Editora Escala. Colômbia, 1990.

\_\_\_\_\_. **Arquitectura Latino-Americana: Textos Para Reflexão e Polemica.** Studio Nobel, 1989.

Hardoy, Jorge Enrique; Gutman, Margarita. **Impactos de la Urbanización en los Centros Historicos de Iberoamérica.** Coleccion Ciudades de Iberoamérica. Editora Mapfre, 1992.



\_\_\_\_\_. **Buenos Aires**, historia urbana del área metropolitana. Colección Ciudades de Iberoamérica. Buenos Aires, 1992.

Harvey, Devid. **A Condição Pós Moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 10.ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.

Leão Andrade, Calos Fernando de Souza. **Decisões do XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos**. Arqitexto n° 036. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br>>

Leite de Souza, Carlos. **Faturas Urbanas e a Possibilidade de Construção de novas territorialidades metropolitanas**: A Orla Ferroviária Paulistana. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_. **Projetos urbanos: operando nas bordas (1)**. Disponível em <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>

Lei 7351 de 1988, disponível em  
< <http://camara.rj.gov.br/projetodelei.index.html>>

Malta Campos, Candido. **Visões da cidade no Pensamento Brasileiro e Iberoamericano**: Projeto CAPES/MECD (N°033/2001). Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2001.

Magalhães, Claudia Fernanda. **Visões da cidade no Pensamento Brasileiro e Iberoamericano: Projeto CAPES/MECD (Nº033/2001).** Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2001.

Marquard Dozer, Donal. **América Latina, Uma Perspectiva Histórica.** Universidade de São Paulo. São Paulo. Editora Globo, 1966.

Nouvel, Jean. Disponível em,  
<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/lnk/arqs/REstudos%20N79.pdf>

Portzamparc, Cristian de. **“O tema da música possibilita trabalhar acústica e desenho,conceber uma forma livre”.** Disponível em <[www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)>

Rio Genera. referência disponível em,  
<<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/lnk/arqs/REstudos%20N79.pdf>>

Revista AU. **Waterfront** – Frente Aquática. Edição de junho e julho. Número 78. Editora Pini, 1998.

Rojas, Eduardo; Villaescusa, Rodríguez Eduardo; Wegelin, Emiel. Recuperación de Áreas Centrales, Una opción de

desarrollo urbano en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo.

Segre, Roberto, Rio de Janeiro. **Urban Symbols: Centrality, Power, and Community.** In *Constructing new Words. Proceeding of the 1998 ACSA International Conference.* Washington DC, Association of Collegiate Schools of Architecture, 1998

\_\_\_\_\_. **América Latina Fim de Milênio, Raízes e Perspectivas de sua Arquitetura.** São Paulo. Studio Nobel, 1991.

\_\_\_\_\_. **Defender la mar y la tierra..** (*“As fortificações levadas ao cabo pela Coroa espanhola nos seus territórios ultramarinhos, é o maior conjunto defensivo realizado de maneira única até o momento”*.), Texto da UFRJ. Rio de Janeiro, 2001. Disponível em <<http://ufrj.gov.rj>>

Silva Leme, Maria Cristina da. **Urbanismo no Brasil 1895-1965.** Estúdio Nobel, 1999.

Simões, José Geraldo. **Os Paradigmas Urbanísticos da Colonização Portuguesa e espanhola na América.** Projeto CAPES/MECD (Nº033/2001). Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2001.

Perez de Arce, Rodrigo. **Urban Transformations & The Architecture of Additions**. Architectural Design n° 4, 1978.

Powell, Kenneth. **La Transformacion de la Ciudad**. Buenos Aires. Blume/ La Isla. 2000.

Santos, Milton. **Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana**. São Paulo Editora Hucitec, 1982.

S. Oscar Ortega; G. Magda Anduaga; R. Carlos Miranda; M. Silvia Pirotte; S. Fernando Riquelme; V. Antonio Sahady; **Guia de la Arquitectura em Santiago**.

Teixeira, Luciana Guimarães. **Intervenção em Áreas Portuárias e Revitalização Urbana: O caso da Zona Portuária de Belém do Pará**. Tese de Mestrado defendido em 2003.

Toussaint. Michael; Vassalo., Rosa. **Lisboa Expo 98**. Editora Blau. Lisboa 1996.

Varas, A; Buenos Aires natural + artificial. **Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje**. Primera edición, Impresión A. G. Grupo S. A., Madrid, 2000.

\_\_\_\_\_. **Metrópolis**. Equipo de Investigación. LAMUR-GSD-FADU. Buenos Aires, 2000, p.66.

Zarza, Eugênio Garcia. **La Ciudad em Quadricula o Hispanoamericana. Origen, Evolución y Situacion Atual** .  
Salamanca, Espanha. IEIP, 1993.

