

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA
MESTRADO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO

JULIANA VAREJÃO GIESE

**DA BELLE ÉPOQUE À CIDADE OLÍMPICA:
urbanismo, arquitetura e arte pública na Praça Mauá do Rio de Janeiro.**

Juiz de Fora
2018

JULIANA VAREJÃO GIESE

***Da Belle Époque à Cidade Olímpica:
urbanismo, arquitetura e arte pública na Praça Mauá do Rio de Janeiro.***

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em Ambiente Construído.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Ferreira Colchete Filho

Juiz de Fora
2018

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração
automática da Biblioteca Universitária da UFJF,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Giese, Juliana Varejão.

Da Belle Époque à Cidade Olímpica : urbanismo, arquitetura e
arte pública na Praça Mauá do Rio de Janeiro. / Juliana Varejão
Giese. -- 2018.

163 f. : il.

Orientador: Antonio Ferreira Colchete Filho
Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de
Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia. Programa de Pós
Graduação em Ambiente Construído, 2018.

1. Espaço livre público. 2. Planejamento urbano. 3. História
urbana. 4. Praça Mauá. 5. Rio de Janeiro. I. Colchete Filho, Antonio
Ferreira, orient. II. Título.

Juliana Varejão Giese

**Da Belle Époque à Cidade Olímpica:
urbanismo, arquitetura e arte pública na Praça Mauá do Rio de Janeiro.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em Ambiente Construído.

Aprovada em 20 de abril de 2018.

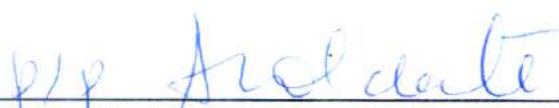
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Antonio Ferreira Colchete Filho - Orientador
Universidade Federal de Juiz de Fora



Prof. Dr. Frederico Braida Rodrigues de Paula – Convidado interno
Universidade Federal de Juiz de Fora



Prof.ª Dr.ª Lucia Maria Sá Antunes Costa – Convidada externa
Universidade Federal do Rio de Janeiro

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador, Antonio Ferreira Colchete Filho, pela contribuição nas etapas desta pesquisa. Obrigada por ter embarcado comigo nessa viagem diária ao nosso Rio de Janeiro e pela colaboração com a minha formação.

Agradeço à CAPES e à Universidade Federal de Juiz de Fora pela bolsa concedida, fundamental para minha permanência em Juiz de Fora.

Agradeço à minha família: minha mãe, Elizabeth Varejão, por ter apoiado vontades, sonhos e planos sempre positivamente e com amor infindável; meu pai, Ivan Sérgio Giese, pelo exemplo de olhar curioso sobre o mundo e todas as coisas que nele estão; aos meus sobrinhos, seres pequenos, mas que aumentaram consideravelmente em mim a vontade de ser uma pessoa melhor e mais ativa na construção do mundo; e à *Milka* e à *Whoopie*, pela companhia.

Agradeço à Thalita Portela pelo companheirismo e incentivo, dividindo diariamente as responsabilidades, os medos, os sonhos e a vida. Obrigada pela sua visão de mundo e por estar ali, sempre, com tanto amor e compreensão.

Agradeço aos meus amigos Verônica Montezuma e Gabriel Chaves por todas as horas de conversas maravilhosas que aperfeiçoaram meu caráter e me moldaram pessoalmente.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e aos colegas do mestrado pelo acolhimento e pela convivência contributiva. Em especial, aos professores Frederico Braida e Lucia Costa, pelas considerações feitas na banca de defesa; ao professor Gustavo Abdalla, pelas considerações no exame de qualificação; ao professor Leonardo Carneiro, do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora, e à Vera Dias, da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos do Rio de Janeiro, pelas assistências pontuais; à Karliane Massari, a outra forasteira, com quem compartilhei diretamente as apreensões, as orientações e a construção deste trabalho; e ao Guilherme Brandão, pelas contribuições relativas ao curso e fora dele.

Por fim, estendo meus agradecimentos àqueles autores citados pelas portas anteriormente abertas e aos meus professores da graduação que, ao exercerem a profissão com tanto amor, me influenciaram a estar aqui seguindo o caminho acadêmico.

A todos vocês o meu profundo agradecimento e carinho.

“A integração entre morfologia, estética e apropriação é que permite a formação de praças como espaços simbólicos, lugares de memória, alma da cidade.”

(CALDEIRA, 2007, p. 3)

RESUMO

Dotada de relevância histórica, a Praça Mauá está presente na estrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro desde o início do seu processo de formação até a contemporaneidade. A partir dos conceitos de materialidade da cidade; sistema de ações e de objetos; e imaginária urbana, o objetivo desta dissertação foi evidenciar a trajetória histórica da Praça Mauá através da análise do urbanismo, da arquitetura e da arte pública. Assim, a história da cidade do Rio de Janeiro foi sintetizada, as ações transformadoras do espaço da Praça Mauá foram analisadas e foram refletidas as consequências das intervenções urbanísticas, de arquitetura e de arte pública para a identidade da praça em um recorte temporal, entre 1910 e 2017. São destacados os projetos da gestão de Pereira Passos (1906), o Plano Agache (1930), o Plano Doxiadis (1965) e a Operação Urbana Porto Maravilha (2009), visto que as transformações físicas na Praça Mauá foram caracterizadas pelas políticas higienista e de embelezamento, de 1906; de remodelação e embelezamento, de 1930; de eficiência e funcionalismo, de 1965; e de espetacularização do espaço urbano, na contemporaneidade. Concluiu-se, logo, que as quatro majoritárias intervenções na Praça Mauá estiveram atreladas à construção ou renovação da imagem da cidade do Rio de Janeiro, nas quais a Praça Mauá teve um papel de destaque.

Palavras-chave: Espaço livre público. Planejamento urbano. História urbana. Praça Mauá. Rio de Janeiro.

ABSTRACT

Owning historical relevance, the Mauá Square has been present in the urban structure of the city of Rio de Janeiro since the beginning of its formation process to the contemporaneity. Based on the concepts of materiality of the city; system of actions and of objects; and urban imaginary, the objective of this thesis was to evince the historical trajectory of the Mauá Square through the analysis of urbanism, architecture and public art. Thus, the history of the city of Rio de Janeiro was synthesized, the transformative actions in the space of the Mauá Square were analyzed and the consequences of the urban, architectural and public art interventions to the identity of the square were considered in the temporal frame between 1910 and 2017. The projects of Pereira Passos management (1906), the Agache Plan (1930), the Doxiadis Plan (1965) and the Porto Maravilha Urban Operation (2009) are highlighted, since the physical transformations in Mauá Square were characterized by hygienist and embellishment policies of 1906; remodeling and embellishment policies of 1930; efficiency and functionalism policies of 1965; and urban space spectacularization policies in contemporary times. It was concluded, then, that the four main interventions in Mauá Square were linked to the making and renovation of the image of the city of Rio de Janeiro in which the Mauá Square played a prominent role.

Keywords: Open Public Space. Urban planning. Urban history. Mauá Square. Rio de Janeiro.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa de Localização da Praça Mauá	17
Figura 2 – Diagrama da estruturação dos capítulos conforme divisão temporal.....	32
Figura 3 – O Porto do Rio em 1608 – Ilustração de Guta.....	35
Figura 4 – O Porto do Rio em 1710 – Ilustração de Guta.....	36
Figura 5 – Mapa da Cidade de São Sebastião – 1713	37
Figura 6 – O Porto do Rio em 1817 – Ilustração de Guta.....	38
Figura 7 – Mapas do traçado urbano entre os Morros de São Bento e da Conceição de 1650 a 1906.	41
Figura 8 – Conjunto Arquitetônico Praça Mauá – meados do Séc. XIX	42
Figura 9 – Planta de abertura da Avenue de l'Opera, em Paris.	48
Figura 10 – Detalhe da planta de demolições da abertura da Avenida Central, na altura da Praça Mauá, chamada até então de Largo da Prainha.	48
Figura 11 – Planta indicando as modificações de Pereira Passos.	50
Figura 12 – Vista área de Paris, em 1889. Em primeiro plano, a Place de la Concorde; ao centro, o eixo formado pela Avenida Champs-Elysées.....	51
Figura 13 – Vista aérea do Rio de Janeiro, anos 1910. Em primeiro plano, a Praça Mauá. Em uma de suas arestas, o eixo formado pela Avenida Central.	52
Figura 14 – Planta da Praça Mauá, década de 1920.	54
Figura 15 – A Praça Mauá antes (1910) e durante (1914) sua urbanização.	56
Figura 16 – Extremo sul da Avenida Central, 1910 - Obelisco à esquerda, ao fundo, e Palácio Monroe à direita, em primeiro plano.	56
Figura 17 – Extremo norte da Avenida Central, Praça Mauá, c. 1910. Pedestal para instalação da Estátua do Barão de Mauá, em primeiro plano.	57
Figura 18 – Casa Mauá, esquina Avenida Central e Rua Dom Gerardo. À esquerda, ao fundo, estaria a Praça Mauá.	59
Figura 19 – Palacete Dom João VI, prédio da Inspetoria de Portos e Canais, 1920.	60
Figura 20 – Vista Geral da Praça Mauá em 1925.....	61
Figura 21 – Vista da Avenida Central, a partir da Praça Mauá. Ao centro, a Estátua de Barão de Mauá; à esquerda, a Casa Mauá; à direita, parte do Liceu Literário Português, c. 1915.	62

Figura 22 – Escultura “Aviadores”, na Praça Mauá. Ao fundo, a Avenida Rio Branco.	63
Figura 23 – Escultura “Aviadores”, de Rebeca Matte Iñiguez.....	64
Figura 24 – O Porto do Rio em 1930 – Ilustração de Guta.....	68
Figura 25 – Diagrama da conexão entre os “cinco dedos” da cidade do Rio de Janeiro.	72
Figura 26 – Planta de zoneamento para a cidade do Rio de Janeiro, elaborada por Agache.....	73
Figura 27 – Perspectiva aérea da área central do Rio de Janeiro, Plano Agache, 1930.	75
Figura 28 – Planta da Praça Mauá, década de 1960.	77
Figura 29 – Praça Mauá, 1948.	78
Figura 30 – Píer Oscar Weinschenk, conhecido como Píer Mauá, em 1962. Em primeiro plano, a Praça Mauá.	80
Figura 31 – Porto do Rio. Estação Terminal de Passageiros ao centro.	82
Figura 32 – Marquise do Terminal Rodoviário Mariano Procópio. À esquerda, parte do Palacete Dom Joao VI, seguido do edifício do terminal.	83
Figura 33 – Edifício “A Noite”, na Praça Mauá, c. 1950.....	84
Figura 34 – Estátua de João Teixeira Soares.....	86
Figura 35 – Matéria do Jornal “O Globo” de 10 de janeiro de 1964 anunciando a contratação do escritório Doxiadis.	92
Figura 36 – Manchete de matéria do Jornal O Globo, de 25 de maio de 1964, sobre a contratação de Doxiadis.	95
Figura 37 – <i>Masterplan</i> para o Rio de Janeiro, ano 2000, elaborada pela Doxiadis Associates.....	99
Figura 38 – Planta da Praça Mauá, década de 1980.	100
Figura 39 – Construção do Elevado da Avenida Perimetral, Praça Mauá, 1969....	101
Figura 40 – Praça Mauá em outubro de 2009.	102
Figura 41 – Perspectiva do projeto de reurbanização da Praça Mauá, 1989.	103
Figura 42 – Edifício do Complexo Rio Branco 1, à esquerda. À direita, parte do Edifício “A Noite”.	104
Figura 43 – Matéria do Jornal O Globo, de 07 março de 1989, sobre a mostra da “Nova escultura para a Praça Mauá”	106

Figura 44 – “Escultura sem nome” ou “Baleia”, de Angelo Venosa, no Leme. Fonte: ALENCAR, 2012, s/p.....	107
Figura 45 – Monumento a Pedro Max, na Praça Mauá. Fonte: Arquivo Pessoal, 2017	108
Figura 46 – O Porto do Rio em 2002.....	115
Figura 47 – Imagem da maquete eletrônica do projeto do escritório Índio da Costa para o Píer Mauá.....	116
Figura 48 – Mapa de abrangência da OUC Porto Maravilha. Fonte: Elaborada pela autora, com base em CDURP, [201-].....	122
Figura 49 – Mapa de interligação entre os setores do projeto através de variados modais de transporte.....	124
Figura 50 – Imagem de maquete eletrônica do projeto vencedor do concurso Porto Olímpico.	126
Figura 51 – Planta da Praça Mauá, década de 2010. Fonte: Elaborada pela autora, 2018.	128
Figura 52 – Praça Mauá antes da demolição do Elevado da Avenida Perimetral. .	130
Figura 53 – Praça Mauá depois da demolição do Elevado da Avenida Perimetral	130
Figura 54 – Vista aérea da Praça Mauá, 2017. Em primeiro plano, o Veículo Leve sobre Trilho, seguido da estátua de Barão de Mauá e do Museu do Amanhã.	132
Figura 55 – Museu do Amanhã. Em primeiro plano, a Praça Mauá; ao fundo, a Baía da Guanabara. Fonte: Arquivo Pessoal, 2017.....	134
Figura 56 – Museu de Arte do Rio.....	135
Figura 57 – Escultura “#CIDADEOLIMPICA”, na Praça Mauá.	138
Figura 58 – Escultura “RIO_TEAMO”, na Praça Mauá, em substituição à “#CIDADEOLIMPICA”.	139
Figura 59 – Planta de referências da Praça Mauá, a partir da planta atual (2016).	145

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Tabela de Percentual Populacional por Área de Planejamento - RJ.....24

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEIU	Área de Especial Interesse Urbanístico
A.P.	Área de Planejamento
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CEDUG	Comissão Executiva de Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara
CEPAC	Certificado de Potencial Adicional de Construção
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio
DUR	Departamento de Urbanismo
INPI	Instituto Nacional da Propriedade Industrial
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPP	Instituto Pereira Passos
MAR	Museu de Arte do Rio
R.A.	Região Administrativa

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 OBJETO DE ESTUDO E JUSTIFICATIVA.....	16
1.2 REVISÃO DE LITERATURA	18
1.2.1 Materialidade	19
1.2.2 Sistema de Objetos e Sistema de Ações	21
1.2.2.1 Urbanismo	23
1.2.2.2 Arquitetura.....	25
1.2.2.3 Arte Pública	26
1.2.3 Imaginária urbana	28
1.3 OBJETIVO GERAL E OBJETIVOS ESPECÍFICOS	29
1.4 METODOLOGIA.....	30
1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	32
2 A BELLE ÉPOQUE CARIOWA.....	34
2.1 O REDUTO COLONIAL E O LARGO IMPERIAL – A PRAINHA ANTECEDENTE À PRAÇA.....	34
2.2 CAPITAL FEDERAL RIO DE JANEIRO: NOMEIA-SE A PRAÇA MAUÁ	42
2.3 EMBELEZAR, MELHORAR, SANEAR	45
2.4 A PRAÇA MAUÁ COMO PORTA DA CIDADE.....	53
2.4.1 Urbanismo	54
2.4.2 Arquitetura	58
2.4.3 Arte Pública	61
2.5 CONSIDERAÇÕES	64
3 CAPITAL FEDERAL RIO DE JANEIRO	66
3.1 RIO DE JANEIRO CENTRO COMERCIAL E INDUSTRIAL	66
3.2 EMBELEZAR, ORGANIZAR.....	70
3.3 A PRAÇA MAUÁ COMO JANELA PARA O MUNDO	76
3.3.1 Urbanismo	77
3.3.2 Arquitetura	81
3.3.3 Arte Pública.....	85
3.4 CONSIDERAÇÕES	87

4 ESTADUALIZAÇÃO DO RIO DE JANEIRO	88
4.1 O ESTADO DA GUANABARA	88
4.2 DESENVOLVER, ORGANIZAR, AGILIZAR.....	94
4.3 A INTROVERSÃO DA PRAÇA MAUÁ.....	99
4.3.1 Urbanismo	101
4.3.2 Arquitetura	104
4.3.3 Arte Pública	105
4.4 CONSIDERAÇÕES	108
 5 CIDADE OLÍMPICA	110
5.1 RIO DE JANEIRO, CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	110
5.2 RIO DE JANEIRO SEDE DE MEGAEVENTOS	114
5.3 “TURISTIFICAR”, ESPETACULARIZAR, COMPETIR.....	119
5.4 A PRAÇA MAUÁ COMO CENÁRIO CULTURAL CONTEMPORÂNEO.....	127
5.4.1 Urbanismo	128
5.4.2 Arquitetura	132
5.4.3 Arte Pública	136
5.5.CONSIDERAÇÕES	139
 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	142
 REFERÊNCIAS	147
 APÊNDICE A – TABELA 1 – REVISÃO DE LITERATURA	159
 APÊNDICE B – COLETA DE DADOS - TEMPO X URBANISMO, ARQUITETURA E ARTE PÚBLICA	160
 APÊNDICE C – QUADRO DE PLANTAS CONSULTADAS JUNTO À SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.	162

1 INTRODUÇÃO

Praças e ruas são elementos estruturantes do espaço desde as organizações sociais primitivas. Civilizações mesopotâmias, egípcias, orientais, gregas e romanas tinham seus espaços correspondentes à praça como hoje a conhecemos, em uma conformação voltada ao coletivo, à política e ao mercado. Na era medieval, as praças foram nomeadas como tal e, no Renascimento, ajustaram-se com plenitude à organização espacial urbana.

No Brasil, mesmo com a presença antecessora das comunidades indígenas, a organização espacial está diretamente vinculada aos referenciais urbanos portugueses, em virtude da colonização, e à estruturação dos núcleos urbanos de povoamentos coloniais. A praça indígena – estrutura presente no Brasil pré-colonial – era uma estrutura sagrada, centralizadora do espaço. Sendo assim, a colonização portuguesa valeu-se desta estrutura para incorporar a instituição jesuíta – com a introdução do cruzeiro e da capela – dando início ao processo de catequização e instalação do poder, os quais se tornariam presentes materialmente com a construção de edifícios institucionais desta incumbência no perímetro da praça (CALDEIRA, 2007).

Ainda que presente no processo de formação da cidade do Rio de Janeiro desde 1650, o espaço livre público que hoje conhecemos como Praça Mauá não teve esta mesma origem. No Brasil colônia, a Praça Mauá era configurada como Reduto da Prainha – um espaço fortificado voltado para a atividade marítima e de defesa. Foi em 1910 (RIO DE JANEIRO, 2015a), que o Largo da Prainha se transformou em Praça Mauá, em meio ao processo de remodelação e embelezamento da cidade do Rio de Janeiro, que se tornava Capital Federal. Com as obras de modernização do Porto do Rio e sua conexão ao centro comercial através da abertura da Avenida Central, a Praça Mauá encontrou-se em seu período de maior valorização (CEZAR; CASTRO, 1989; PEREIRA, 1990). Na década de 1960, a praça entrou em um processo de degradação, em consequência da construção do Elevado da Avenida Perimetral, que bloqueou suas conexões visuais com o mar e a fechou para si mesma (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). Em um projeto de reurbanização, já na década de 1980, seu espaço foi fragmentado e, então, a praça foi convertida a uma estrutura viária (PEREIRA, 1990).

No entanto, dada sua relevância histórica, a Praça Mauá foi um dos mais significativos elementos do último grande projeto urbanístico do Rio de Janeiro. Em virtude da candidatura da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 2016, o Projeto

Porto Maravilha – que engloba os bairros do Caju, São Cristóvão, Santo Cristo, Gamboa e Saúde – se baseou na ressignificação da zona portuária da cidade. Desenvolvido entre 2013 e 2014 pelo escritório carioca Backheuser | Arquitetura e Cidade, foi finalizado em setembro de 2015, depois de quatro anos do fechamento da praça para as obras. Desta forma, a Praça Mauá foi reinserida no circuito turístico da cidade através de um processo de requalificação urbana, típico instrumento do planejamento urbano estratégico, da contemporaneidade (PIRES, 2010).

A trajetória histórica da praça é comentada por Kamita (2015), onde o autor demonstra a esperança depositada no projeto de 2015:

Situada entre o porto e o centro do Rio, a praça padeceu dessa alternância entre momentos de brilho e de decadência. Do velho logradouro povoado de escravos e senhores à redenção com a reforma Passos, da contaminação boêmia de imigrantes e marinheiros de todas as partes e prostitutas à propagador da cultura popular com a Rádio Nacional, do estrangulamento causado pela metropolização acelerada que a submeteu à lógica impiedosa do tráfego que a esquartejou com vias e elevados à atual transformação urbana, a Praça Mauá anuncia novamente um renascimento (KAMITA, 2015, s/p.).

Sob o ponto de vista de Caldeira (2007), essa possibilidade de adaptar-se às transformações urbanas, como vem ocorrendo com a Praça Mauá, é o que faz com que praças não percam sua natureza de coletividade:

A praça representa uma espécie de espaço camaleônico, capaz de se modificar e se adaptar às transformações das cidades, possibilitando apropriações diversas. Essa peculiaridade fez com que a praça adquirisse, historicamente, uma diversidade de formas e funções, sem perder sua essência como espaço coletivo (CALDEIRA, 2007, p. 14).

Constata-se, portanto, que, da mesma forma que as cidades se adaptam às demandas sociais e econômicas contemporâneas, seus espaços públicos acompanham esses processos de transformação. A partir desta constatação, essa dissertação se debruça sobre a Praça Mauá do Rio de Janeiro e se propõe a permear as transformações urbanas que configuraram o espaço da Praça Mauá desde sua nomeação como praça, propriamente, até a contemporaneidade. Assim, destaca-se o contexto histórico-social no qual se inseriam essas transformações e analisam-se suas repercussões para o espaço da Praça Mauá. Com sua paisagem diretamente ligada à

relação material e imaterial com o mar, a praça teve sua identidade renovada e posta à prova em diversos períodos ao longo de sua trajetória histórica.

Os conceitos que embasaram esta pesquisa se referem à análise da forma das cidades. A materialidade da cidade – trabalhada por Degen (2017), Barbosa (2015, 2016), Borja e Muxí (2000), Carlos (2003) e Lamas (2007) – enxerga a cidade como produto material dos processos sociais e de urbanização. O conjunto conceitual formado pelos sistema de objetos e sistema de ações, originário de Milton Santos (1994, 2006), não só fundamentou a análise da forma como produto de ações, como também desempenhou o papel de caminho metodológico seguido nesta pesquisa. Além disso, ao considerar as significações simbólicas que um espaço pode gerar nos sujeitos habitantes, recorremos ao conceito de identidade urbana para compreender a variação de papéis que a Praça Mauá ocupou na cidade do Rio de Janeiro, ao longo de sua trajetória histórica.

Por isso, esta pesquisa se estruturou cronologicamente e apresenta como resultado a síntese das principais fases da Praça Mauá, a partir do levantamento de suas transformações urbanísticas, arquitetônicas e de arte pública. Acredita-se que, desta forma, o presente trabalho tenha estabelecido uma relação entre as ações de planejamento urbano e o espaço livre público, com a finalidade de elucidar questões pré-estabelecidas ou abrir caminho para outras posteriores, se relacionando com critérios metodológicos que já vêm sendo desenvolvidos em estudos anteriores, como Colchete Filho (2003) e Gonçalves (2017).

1.1 OBJETO DE ESTUDO E JUSTIFICATIVA

Como parte do trabalho de investigação do núcleo de pesquisa Ágora/CNPQ, da Universidade Federal de Juiz de Fora-MG, o foco da pesquisa se recai sobre os processos de formação, consolidação e transformação de espaços urbanos. Para esta pesquisa em específico, define-se como objeto de estudo o sistema de objetos que se materializa nos espaços públicos urbanos através de ações sobre determinado espaço. Sua delimitação se deu a fim de responder de que forma os processos sociais são traduzidos na cidade. A hipótese, por fim confirmada, é que a materialidade de uma cidade é fruto de sua trajetória social, tanto quando é produto de atos instrumentais de planejamento, quanto quando é produto de apropriações espontâneas.

O recorte físico dessa pesquisa é a Praça Mauá do Rio de Janeiro em sua forma urbana, seu conjunto arquitetônico e seu conjunto de arte pública, ao longo de sua trajetória histórica, delimitada por um recorte temporal entre 1910 e 2017. O recorte temporal da pesquisa tem como limite inicial a nomeação da Praça, em 1910, e se estende à contemporaneidade. Desta forma, pudemos percorrer todos os processos sociais pelos quais a cidade do Rio de Janeiro passou em seu desenvolvimento urbano, caracterizando o sistema de ações que configuraram a Praça Mauá e o sistema de objetos decorrentes destas ações.

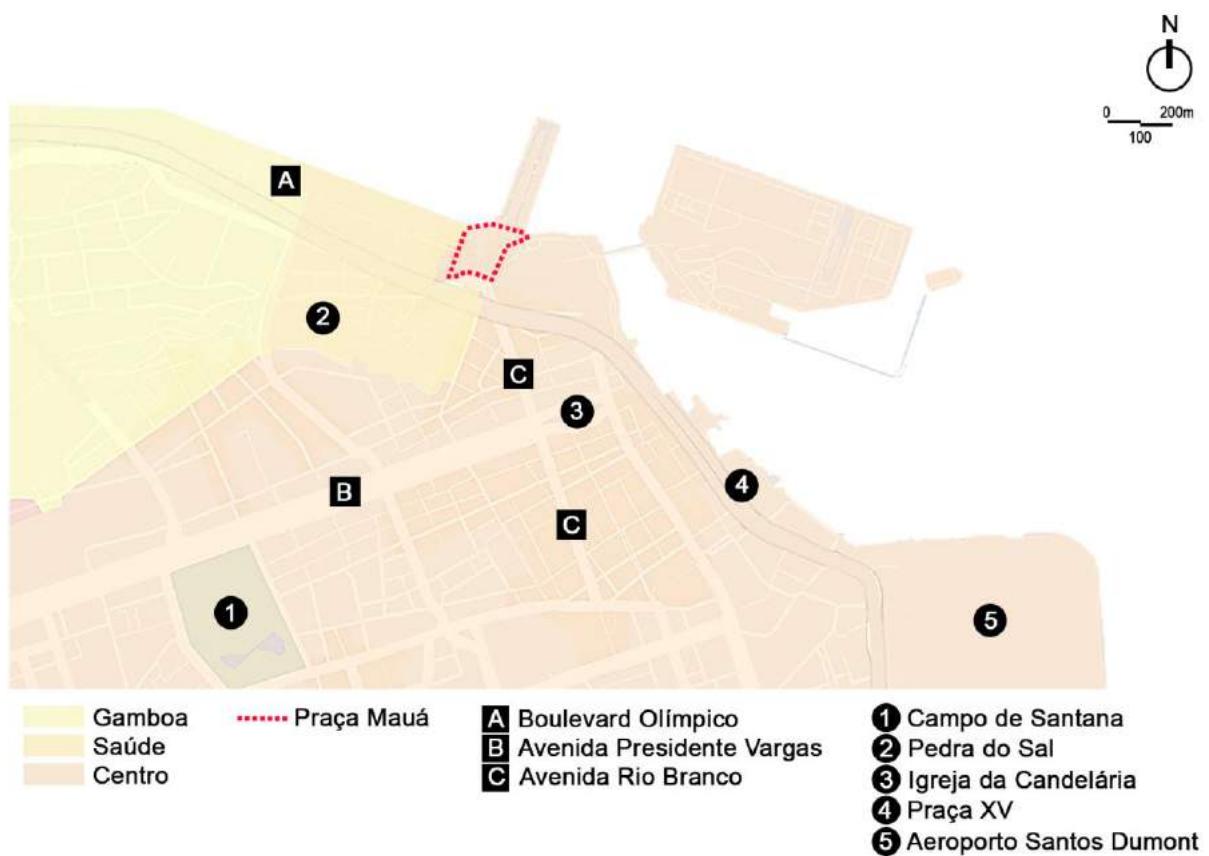


Figura 1 – Mapa de Localização da Praça Mauá.

Fonte: Elaborada pela autora, com base no Google Earth, 2018.

Como as praças são elementos que carregam diversas dimensões do espaço urbano dispostos em complexidade, o tema é de profundo interesse do campo da Arquitetura e Urbanismo. São, portanto, espaços democráticos e de convivência que fazem parte da imagem e identidade da cidade de tal forma que estes espaços livres são inseridos nos planos diretores e estratégicos das cidades com grande importância. A Praça Mauá é um espaço icônico na cidade do Rio de Janeiro e de relevância contemporânea. É um dos elementos-chave da Operação Urbana Porto Maravilha e, como veremos ao longo deste trabalho, foi destaque também em instrumentos de

planejamento urbano anteriores. A relação entre o planejamento urbano e os espaços públicos foi, portanto, o ponto de partida desta pesquisa.

1.2 REVISÃO DE LITERATURA

Considerando a delimitação do tema central desde trabalho, a busca básica pela literatura referencial foi iniciada a partir dos descritores: praça, espaço público, Praça Mauá-RJ, Zona Portuária-RJ e Rio de Janeiro. A Tabela de Revisão de Literatura – Apêndice A, mostra o resultado desta pesquisa inicial e demonstra dois fatos importantes: a relativa escassez de material específico sobre a Praça Mauá-RJ e a relevância da Zona Portuária após a década de 2010.

As pesquisas usadas como referências temáticas principais são as de Caldeira (2007), Colchete Filho (2003) e Gonçalves (2017). Caldeira (2007) traça uma trajetória histórica da praça no desenho urbano brasileiro, a partir dos processos urbanísticos pelos quais a sociedade brasileira passou em consonância com as teorias urbanas mundiais. A trajetória histórica também é objeto da pesquisa elaborada por Colchete Filho (2003), que apresenta a centralidade da Praça XV, do Rio de Janeiro, resistente aos processos urbanísticos cariocas e seus elementos constituintes que constroem parte da imaginária urbana da cidade e são frutos de intervenções de agentes sociais relativas a cada período. A imaginária urbana é retomada por Gonçalves (2017), em outro recorte espacial carioca, a Praça Tiradentes, em sua análise da praça como lugar simbólico, de importância cultural para o Rio de Janeiro.

Como estes são elementos físicos dispostos no espaço, que contribuem na construção da imagem da cidade, o quadro teórico desta pesquisa envolve os conceitos de materialidade e imaginária urbana a partir de autores que são vistos a seguir. Ainda, a fim de organizar o percurso da leitura analítica da Praça Mauá, serve-se dos conceitos de sistemas de ações e sistemas de objetos, operados por Santos (1994; 2006), que foram aplicados tanto como base teórico-conceitual, quanto metodológica. Como referência para esta aplicação, destaca-se o trabalho de Ribeiro (2009), no qual a autora analisa as intervenções propostas para a cidade do Rio de Janeiro no período de gestão do prefeito Cesar Maia, a partir da correlação entre o sistema de ações e de objetos.

1.2.1 Materialidade

A materialidade da cidade é vista como a forma física sob a qual a cidade se apresenta. Ela é resultante da materialização dos processos que envolvem planejamento, projeto e construção das cidades. O conceito de materialidade da cidade é abordado por Degen (2017), Barbosa (2015, 2016), Borja e Muxí (2000), Carlos (2003) e Lamas (2007) e utilizado neste trabalho como fundamento teórico para a categorização da análise.

O processo de transformação e produção do espaço urbano, sob o ponto de vista de Carlos (2003), se dá como materialização das relações humanas, da história, do trabalho social e do modo de vida. Ao sinalizar o caráter indissociável entre a sociedade e o espaço, a autora considera o espaço urbano como uma relação materializada sob a forma de elementos visíveis, ou, ainda, como um produto concreto do processo de desenvolvimento da sociedade (CARLOS, 2003).

Segundo Barbosa (2016), a materialização pode ocorrer sob a forma de processos de expansão urbana, processos de transformação urbana, ou em áreas urbanas já consolidadas, sob a forma de instrumentos urbanísticos, programas e projetos urbanos. São estes processos de transformação que constituem o viés de abordagem deste trabalho. Além disso, a autora entende a cidade como “resultado espacial qualitativo de processos sociais” (BARBOSA, 2016, p. 65). Barbosa (2016) e Lamas (2007) convergem para o entendimento de que a materialização é o processo de produção do espaço, condicionada a fatores socioeconômicos, resultando em formas físicas – materialidade – que refletem essas condições. Barbosa (2015) esquematiza as variáveis envolvidas na produção do espaço urbano e conclui:

As variáveis que afetam diretamente essa materialização são os Tipos (figura), as Infraestruturas e os Espaços Públicos (fundo), enquanto elementos que se manifestam fisicamente no ambiente urbano, ou seja, materiais urbanos (BARBOSA, 2015, p. 14).

Já Lamas (2007) explica a constituição morfológica e estrutural do espaço urbano utilizando-se dos conceitos “contexto”, “função” e “figura”. O autor sinaliza que a forma urbana é resultado material de aspectos funcionais, organizacionais, quantitativos e qualitativos, e que, a partir destes diferentes contextos, tanto históricos quanto culturais, as formas urbanas são apresentadas em diferentes propostas. A morfologia urbana e a arquitetura atendem ainda a questões funcionais, a fim de abrigar atividades

determinantes; diferentemente da figura, que decorre da manifestação estética dos elementos arquitetônicos e de arte. Sobre a estruturação morfológica do espaço urbano, o autor acrescenta:

Todavia os elementos morfológicos são semelhantes: rua e praça, edifícios, fachadas e planos marginais, monumentos isolados. As diferenças resultam do modo como esses elementos se posicionam, se organizam e se articulam entre si para constituir o espaço urbano (LAMAS, 2007, p. 48).

Esse argumento é reforçado por Corrêa (2004), ao discorrer sobre os reflexos e condicionantes sociais a partir dos quais o espaço urbano se configura. O espaço urbano é onde os elementos constituintes se articulam ou se mantêm fragmentados. Ainda, essa configuração, segundo o autor, é feita por entre um conjunto de símbolos. Os processos sociais, assim, se expressam no espaço urbano e materializam a sociedade, representando-a (CORRÊA, 2004).

A estrutura material da cidade é, portanto, uma representação física das relações encontradas na cidade, em seus variados níveis. Este argumento também é presente em Borja e Muxí (2000), que completam, assim, a ideia de que a história da cidade é a própria história de seus espaços públicos. Para os autores, é através do espaço público que a cidade põe-se visível, porque nele são representadas as relações sociais e materializadas as relações de poder. Portanto, diversos elementos conformam o sistema que a cidade é, mas o espaço público seria o principal elemento do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania (BORJA; MUXÍ, 2000).

Isto posto, percebe-se que o que sustenta esta materialidade da cidade é o tempo. Degen (2017) retrata a temporalidade como a principal dimensão que molda o espaço urbano e a vida urbana. A autora aborda a dinâmica temporal e a dinâmica da experiência sensorial urbana como básicas para compreender a complexidade dos espaços urbanos materializados. Logo, a dimensão temporal é o cerne da vida urbana e “a produção do espaço é, em muitos aspectos, a materialização do passar do tempo” (DEGEN, 2017, p. 143, tradução nossa). A autora conclui que o espaço urbano é um espaço dinâmico onde se encontram materializadas as relações sociais decorrentes de diversos contextos temporais.

Para guiar, portanto, a leitura desta materialidade constituinte do espaço público da Praça Mauá através do tempo, seguimos a sugestão de abordagem de Santos (1994), onde o autor explica que é a leitura e a tradução da estrutura material

integrante do espaço urbano – por ele denominado de sistemas de objetos – que fornece o entendimento do discurso que tais elementos carregam em si.

1.2.2 Sistema de Objetos e Sistema de Ações

Esta pesquisa foi construída a partir da proposta de Santos (1994, p. 44), de “entender o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações”. A sistematização da leitura da estrutura material do espaço urbano consiste em enxergar a cidade como um processo de produção do espaço, dentro do qual a temporalidade é dimensão indispensável, onde “a cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente” (SANTOS, 1994, p. 23), reunindo, portanto, materialidade e ação humana (SANTOS, 1994), de forma a ser palco para a história:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistema de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá (SANTOS, 2006, p. 39).

O autor afirma, ainda, que o sistema-mundo é composto por esses dois sistemas – o sistema de objetos e o sistema de ações – e que estes se associam e coexistem um com o outro para, juntos, produzirem o espaço urbano (SANTOS, 1994, 2006). As articulações, interações e influências entre os elementos que compõe o sistema de objetos e as modificações que compõe o sistema de ações se desdobram, enfim, em uma composição formal que comprehende o espaço e representa a sociedade. Afinal, fundamentadas econômica, política ou culturalmente, as ações são movidas por intencionalidade e racionalidade e remodelam o espaço, ao produzirem objetos dotados de funcionalidades próprias de um determinado contexto temporal (SANTOS, 1994).

Os sistemas de ações e os sistemas de objetos se juntam em um processo dinâmico e transformador, como discorre Santos:

De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 1994, p. 55).

O sistema de ações, portanto, se conforma tanto por ações precisas quanto por ações espontâneas, porém invariavelmente dinamiza e transforma o espaço urbano, à medida que interage com o sistema de objetos, criando novos objetos ou interferindo em objetos existentes. O autor explica, ademais, que os objetos deixam de ser naturais e se tornam técnicos, sendo provenientes da ação humana. É assim que Santos (1994) define as forças de produção do espaço. O espaço, segundo o autor, não deve de forma alguma ser analisado como um objeto estático, pois se constitui justamente por transformações, modificações, integrações e contradições (SANTOS, 1994).

Assim, o sistema de objetos é caracterizado pelo autor pelo conjunto de elementos fixos, sejam eles naturais ou artificiais, dotados de valor social. Quando produto material de uma intenção, são objetos tanto simbólicos quanto de complexidade funcional e estrutural. Já o sistema de ações se compõe por sua natureza ativa, visando atingir um determinado objetivo, em resposta a necessidades naturais ou criadas. Segundo Santos (2006, p. 53), as funções que suprem essas necessidades em cada objeto são “realizadas através de formas sociais, elas próprias [as funções] conduzem à criação e ao uso de objetos”. Assim, os atores sociais, aqueles que agem sobre o espaço, podem se comportar de forma racional, pragmática ou simbólica, o que vai interferir diretamente no sentido de um objeto (SANTOS, 2006).

Ao considerar o tema desta pesquisa, a aplicação dos conceitos de Milton Santos sistematiza a leitura do espaço urbano, mais especificamente o espaço livre público da Praça Mauá do Rio de Janeiro, correspondendo o sistema de ações conceituado pelo autor com o conjunto de ações promovidas pelos projetos urbanísticos da cidade – propostos desde sua criação até a contemporaneidade – e o sistema de objetos, também conceituado pelo autor, com a estrutura material existente ao longo da trajetória histórica da Praça Mauá. Desta forma, são abordados neste trabalho a Reforma de Pereira Passos (1903-1906), o Plano Agache (1928-1930), o Plano Doxiadis (1965) e a Operação Urbana Porto Maravilha (2015) – trabalhados separadamente em cada capítulo. Para cada contexto correspondente, o sistema de objetos foi então categorizado.

Segundo Jeudy (2005), as mudanças pelas quais a cidade passa faz com que criemos memórias e imagens sobre ela. Cada elemento existente na cidade carrega uma significação simbólica que alimenta a relação estética que temos com a cidade. Tal imagem estética é nutrida por aqueles que intervêm ou financiam as intervenções no espaço urbano, visto que desejam “produzir uma imagem determinante

de sua cidade” (JEUDY, 2005, p. 83). A imagem estética da cidade também pode ser nomeada pelo termo “imaginária urbana”, como é visto nos trabalhos de Colchete Filho (2003) e Knauss (1999). Para os autores, a imaginária urbana de uma cidade é constituída por diversos elementos imagéticos que contribuem para a construção da identidade e da memória urbanas.

Em vista disso, a análise aqui empreendida destaca os elementos materiais que compõe ou já compuseram o espaço categorizados em três diferentes escalas urbanas: urbanismo, arquitetura e arte pública. A determinação destas categorias se deu a partir da compreensão de que o urbanismo, a arquitetura e a arte pública formam, em conjunto, a imagem da cidade e que, através destes elementos, a história da cidade pode ser melhor compreendida.

1.2.2.1 Urbanismo

A primeira categoria de análise deste trabalho foi composta pelas intervenções urbanas decorrentes dos planos urbanísticos de cada período. Esta categoria foi determinada em consonância com Lamas, para quem o desenho urbano é pensado para solucionar problemas e, portanto, a forma urbana “é a materialização no espaço da resposta a um contexto preciso” (LAMAS, 2007, p. 48). Desta forma, ao resgatar as intervenções urbanas realizadas na Praça Mauá, foram recuperados aspectos de cada momento histórico analisado. Em resposta a contextos diversos, a praça sofreu alterações funcionais, estéticas e estruturais ao longo dos anos, desde sua primeira reforma, alcançando os objetivos higienistas, à contemporaneidade, visando à visibilidade global. Contida na delimitação espacial dos principais projetos de reestruturação urbana da cidade do Rio de Janeiro, foram feitas transformações incisivas no desenho da Praça Mauá, ligadas a questões urbanísticas e viárias, às quais o uso e apropriação da praça estão diretamente ligados.

Para Barros (2007), a forma de uma cidade é histórica e sujeita a modificações, de acordo com que os padrões de organização do espaço e as funcionalidades espaciais se modificam de tal forma que implica na complexidade da espacialidade urbana:

A Cidade – qualquer cidade concreta ou mesmo imaginária – possui necessariamente uma forma, uma estrutura física e concreta sobre a qual se estabelece uma sociedade que, por outro lado, atua permanentemente na reconstrução e reapropriação desta mesma

estrutura urbana, nas suas diversas leituras e redirecionamentos (BARROS, 2007, p. 126).

O autor comenta a existência de duas formas, uma externa e outra interna, onde a externa seria aquela existente em planos e projetos urbanísticos, e a interna seria aquela relacionada aos aspectos sociais. Assim, a forma urbana seria um misto da dimensão material e da dimensão imaginária da cidade (BARROS, 2007).

Dentro da dimensão material da Praça Mauá, em um panorama técnico de suas características atuais, a praça está localizada na II Região Administrativa da cidade do Rio de Janeiro – a R.A. Centro, mas se encontra no limite divisório com o bairro da Gamboa, que é administrado pela I Região Administrativa – a R.A. Portuária. A R.A. Centro e a R.A. Portuária fazem parte da Área de Planejamento 1 (AP1), área que inclui os 15 bairros de ocupação mais antiga da cidade do Rio de Janeiro e onde habita a menor parcela da população carioca – 4,7%, de acordo com o Censo de 2010 (RIO COMO VAMOS, 2014).

Tabela 1 – Tabela de Percentual Populacional por Área de Planejamento – RJ.

Percentual da população por Área de Planejamento - município do Rio de Janeiro, 2010	
Áreas de Planejamento	%
AP 1 - Centro	4,7
AP 2 - Zona Sul	16,0
AP 3 - Zona Norte	37,9
AP 4 - Barra-Jacarepaguá	14,4
AP 5 - Zona Oeste	27,0

Fonte: Censo 2010/IBGE – Elaborado por: Rio Como Vamos, disponível em: <<http://www.riocomovamos.org.br/arq/censo2.pdf>>. Acesso em 23 abr. 2017.

O baixo percentual de população atual residente na área central já havia sido observado entre as décadas de 1970 e 2000, quando a porcentagem populacional caiu quase 27% (RIO COMO VAMOS, 2014). Abreu (1988) observa que, inicialmente, o núcleo metropolitano se comportava como centralizador das atividades econômicas, administrativas, financeiras e culturais, onde residia grande parte da população das classes superiores. Com o passar do desenvolvimento urbano da cidade, as funções exercidas no núcleo central foram modificadas:

A primitiva função residencial da área central do núcleo foi gradativamente sendo substituída. Em seu lugar implantaram-se as zonas comercial e financeira centrais na Metrópolis, cercadas por áreas decadentes que sofrem, no momento, processo de renovação urbana por parte do Governo. O porto é contíguo ao centro e, próximas a ele, localizam-se as indústrias mais antigas da cidade (ABREU, 1988, p. 25).

A substituição da função residencial comentada por Abreu ocorreu em consequência ao estabelecimento da área como Zona de Uso Misto pelo Plano Diretor da cidade, o que incentivou a atividade comercial e de serviços. Esse processo de substituição de funções em áreas urbanas é visto como natural por Lamas (2007):

Nas cidades, a fragilidade do funcionalismo é mais evidente. As funções dos centros urbanos evoluíram, passando de lugares de defesa e de poder a lugares de comércio, serviços e trocas culturais. Os seus espaços foram recebendo essas diferentes funções, sobrepondo-se com complexidade e dinâmica, bem permitida pela capacidade de resposta de traçados e formas urbanas à modificação funcional (LAMAS, 2007, p. 54).

Entretanto, os reflexos destas ações repercutem de formas distintas em cada cidade, pois estão conectadas com os contextos sociais característicos de cada região. Levantadas, portanto, as características técnicas da zona portuária ao longo de sua trajetória histórica, a análise desta categoria nos apontou questões urbanísticas relacionadas com o contexto social de cada período do desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro e a forma como as soluções eram propostas e realizadas. As mudanças mais significativas e que interferiram diretamente na identidade da Praça Mauá foram as intervenções urbanas, as quais estão estritamente correlacionadas com as ações de planejamento urbano ocorridas ao longo do recorte temporal analisado.

1.2.2.2 Arquitetura

Nesta categoria, foram analisadas não somente os aspectos funcionais das edificações existentes na Praça Mauá, como também seus aspectos estéticos. As formas arquitetônicas apresentam, segundo Abreu (1988), evidências do acúmulo histórico que compõe uma cidade, porque seus conteúdos funcionais revelam os contextos para os quais determinada arquitetura foi criada. Além disso, a arquitetura incorpora diversas funções que não são apenas organizacionais e de uso, mas também funções estéticas, sociais e de representação de status. No caso das praças brasileiras,

desde sua configuração na cidade tradicional, elas eram delimitadas por edificações institucionais, representativas de poder ou de determinado momento histórico (CALDEIRA, 2007). Essa delimitação foi apresentada por Sitte (1992) a partir da visão estética, ao retomar o fato da configuração da praça ser apresentada cercada por edifícios importantes, em um conjunto por ele considerado harmonioso. O autor considera a praça como lugar de espetáculo e explica que, através do contato com este cenário urbano, o indivíduo cria sua imagem da cidade (SITTE, 1992).

Ademais, a estética arquitetônica, para Lamas (2007), guarda dimensões culturais fortemente presentes em suas formas. Para o autor, o estudo do conteúdo das formas arquitetônicas revela significações. Em outros autores, vimos que as formas arquitetônicas são representações da sociedade (BORJA; MUXÍ, 2000), além de serem espaços representativos do poder e onde são fixadas a memória e os valores sociais (DEGEN, 2017). Segundo Caldeira (2007), na história do urbanismo, as praças sempre tiveram suas formações espaciais delimitadas por edificações, afinal, a característica principal para sua denominação é o fato de serem espaços de ruptura no tecido das cidades, espaços abertos e livres, de convívio social coletivo. No Brasil, o conjunto arquitetônico que delimitava o espaço das praças era frequentemente de uso institucional e marcava a instauração do poder, relacionando-se a estética da praça às suas edificações.

Neste trabalho, portanto, a arquitetura foi analisada de forma a evidenciar suas contribuições para a imagem da Praça Mauá. Isto se relaciona, no entanto, tanto com o exterior da edificação, quanto com seu uso. Em cada parcela do recorte temporal da pesquisa, os quais são apresentados em capítulos diferentes, é demonstrado seu conjunto arquitetônico referente, através da descrição das funções das edificações e de sua forma estética. Não foram analisados aqui, portanto, os projetos arquitetônicos por si só, mas sim como as alterações no conjunto arquitetônico estiveram conectadas às alterações de ambiência no espaço público da Praça Mauá e sua contribuição como paisagem para a imaginária urbana da praça.

1.2.2.3 Arte Pública

A arte pública é a terceira categoria de análise deste trabalho porque esse conjunto variado de elementos compõem a ambiência e a identidade dos espaços públicos, além de fazerem parte da construção da imagem urbana de forma significativa. Vista como parte constitutiva da cidade por Motta (2001), a arte pública se

coloca no espaço como prática social, através da apropriação (DOMINGUES, 2003). A função da arte é amplamente discutida em diversas produções acadêmicas, porém, aponta-se neste trabalho que uma relevante função a ela relacionada é a disseminação ideológica e política para a sociedade, caracterizando seu poder simbólico. As obras de arte públicas, sejam elas marcos, monumentos ou esculturas, dialogam com o lugar e tornam físicos no espaço os processos de conceituação, idealização e realização aos quais passam. Ou seja, as obras de arte pública são materializações das dimensões estéticas, semióticas e socioculturais no espaço (TOLEDO, 2008).

Partilha deste mesmo ponto de vista Colchete Filho:

A obra de arte pública deve conferir ao contexto um significado estético, social, comunicativo e funcional, características essas que dificilmente podem ser aplicadas àquelas obras colocadas arbitrariamente, por qualquer que seja o motivo, em lugares públicos (COLCHETE FILHO, 2003, p. 50).

O autor atesta, ainda, que a arte pública, os monumentos e o mobiliário urbano são elementos que compõem a imaginária urbana – conceito discorrido no item 1.2.3 deste trabalho – de uma cidade. No geral, o termo arte pública diz respeito às manifestações artísticas que ocorrem no espaço público e são geridas pelo poder público. Além disso, quando pensada para um espaço público, a arte se relaciona com o urbanismo e com a arquitetura (COLCHETE FILHO, 2003).

A relação da arte pública com o urbanismo também é vista em Nunes (2010), pois um elemento de arte pública carrega em si as especificidades do lugar para o qual foi pensada e as memórias coletivas passadas e as que se desejam ser criadas:

[...] a Arte Pública se situa na interface entre a arte e o urbanismo, suscitando a reflexão sobre como ambos se interpenetram. Fomenta-se sua dimensão participativa crítica, a qual contribui para o desenvolvimento da percepção e da reflexão sobre as alterações que ocorrem no urbano, assim como a compreensão do seu papel diante de tais transformações: quais espaços e representações modela ou ajuda a modelar, quais balizas utiliza em sua atuação nesse processo de construção social? (NUNES, 2010, p. 38).

Portanto, a arte pública enriquece o ambiente urbano e estimula a concepção da identidade de determinada cidade ou espaço público. Seus elementos são partes componentes da paisagem e da imagem urbanas e, muitas vezes, são tidas como dispositivos de comunicação social. Além disso, a arte pública atua como meio de

experimentação e apropriação do espaço urbano por parte dos cidadãos, tornando os espaços públicos ainda mais cheio de significados simbólicos. Para Jeudy (2005), por sua vez, as obras de arte públicas evocam a memória em relação a cidade. O autor acredita que a principal função destas seja transmitir uma lembrança de imagem da cidade, sendo, assim, uma função social e política da arte em espaços públicos ao longo da história.

São sabidas as variadas conceituações de arte pública, as possibilidades teóricas que a cercam e a natureza contemporânea que o termo carrega. Porém, neste trabalho, consideramos “arte pública” aqueles elementos permanentes e fixos, cuja iniciativa de realização partiu de instâncias estatais e que têm vínculo com o espaço da Praça Mauá.

1.2.3 Imaginária urbana

Os elementos que compõem o conjunto formado pelo urbanismo, arquitetura e arte pública da Praça Mauá – o qual denominamos *sistema de objetos* – estão diretamente ligados à imagem coletiva da praça e, portanto, a sua imaginária urbana. Sendo a imaginária um conjunto de imagens, tal atribuição de um espaço público é construída através deste sistema, uma vez que os objetos ali presentes estão carregados de condicionantes simbólicos, que dispõem-se à significação do espaço a partir dos sujeitos. Logo, o termo e o conceito “imaginária urbana” expressa os marcos, monumentos, estátuas e esculturas, ou seja, elementos de expressão artística, presentes tanto no espaço público quanto nos elementos de mobiliário urbano, placas e chafarizes, por exemplo. A imaginária urbana é fomentada também pela história urbana, pelas referências ao passado, pela construção de memórias e pelos elementos sintetizadores da imagem do lugar (KNAUSS, 1999).

Para Colchete Filho (2003), os elementos da imaginária urbana sintetizam não só um lugar, mas também um tempo. Por isso, através da leitura da imaginária urbana tem-se acesso à história urbana de um determinado espaço livre público e até mesmo da cidade onde se insere, pois “permanecendo sem ser construído, [o espaço livre público] passa por transformações que procuram adaptá-lo às diferentes demandas de ordem política, econômica, cultural e estética” (COLCHETE FILHO, 2008, p. 27). De certa forma, a imaginária urbana contém o tipo de identidade que se deseja atribuir à cidade.

Também faz-se importante recorrer às reflexões de Motta (2001), que discorre sobre identidade urbana como discurso e expressão de condicionantes simbólicos:

Vista como parte integrante de um mundo de símbolos entrelaçados, a cidade passou a ser entendida não apenas pelo que seu traçado e distribuição física permitiam ver, mas principalmente como símbolo de identidade de um espaço geográfico e social, como forma expressiva de conteúdo histórico e representativa de conceitos e valores. Representação visual de conteúdos históricos e culturais, a cidade [...] é um discurso filosófico, literário e político (MOTTA, 2001, p. 23).

Este conjunto de conteúdos históricos e culturais é nomeado por Abreu (1998) como “memória urbana”, a qual o autor aponta como elemento-chave para a composição da identidade de um lugar. O argumento do autor se refere ao processo de recuperação da memória urbana em dois passos: o primeiro, o entendimento de que os processos sociais acontecem ao mesmo tempo e se desenvolvem através dele; o segundo, uma análise das ações desses processos sociais no espaço (ABREU, 1998).

Sobre a identidade, Colchete Filho (2003) espera que, mesmo que os espaços públicos contenham simbolismos culturais, eles possam encontrar novas identidades coletivas diante das manifestações de novos marcos e eventos. Desta forma, o autor verifica como o fortalecimento da identidade da cidade é um recurso presente em muitas reformas urbanas contemporâneas. Portanto, a identidade torna-se mutável. O conteúdo simbólico de uma cidade ou de um espaço público é condicionado a processos de coletivização, marcados pela criação da identidade urbana que expressa-se em diversas formas culturais. Por isso, a análise da relação entre os conteúdos históricos e culturais e suas expressões traduzidas em urbanismo, arquitetura e arte pública da Praça Mauá podem exemplificar o processo de construção da imagem da cidade.

1.3 OBJETIVO GERAL E OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Sendo o espaço urbano resultante de processos sociais e de planejamento, provenientes de diferentes contextos históricos, que interferem no espaço através do urbanismo, arquitetura e arte pública, o estudo destes objetos revelam as intenções planejadas para um determinado espaço. Desta forma, o objetivo geral da pesquisa foi

evidenciar a trajetória histórica da Praça Mauá através da análise do urbanismo, da arquitetura e da arte pública.

Os objetivos específicos se desdobram como consequência do objetivo geral e são:

- Sintetizar a trajetória histórica da cidade do Rio de Janeiro, a fim de contextualizar as transformações na Praça Mauá;
- Analisar as ações transformadoras do espaço da Praça Mauá, caracterizando-as como um sistema de ações;
- Relacionar contexto social, sistema de ações e sistema de objetos.

1.4 METODOLOGIA

Esta é uma pesquisa básica quanto a sua natureza, qualitativa quanto a sua abordagem e exploratória quanto aos seus objetivos. Quanto aos seus procedimentos, são utilizadas a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e o estudo de caso.

Dentro do campo da Arquitetura e do Urbanismo, configura-se como um estudo da morfologia urbana que segue a teoria de Lamas (2007), ou seja, o estudo morfológico faz uma leitura do meio urbano – estrutura, paisagem e relações recíprocas entre eles –, fazendo aparecer os fenômenos implicados na produção do espaço através das significações encontradas nos objetos de análise.

Como fundamentação metodológica, tem como referências os estudos de Caldeira (2007) e por Ribeiro (2009), em suas teses de doutorado. Caldeira (2007) desenvolve seu trabalho através de uma leitura do espaço da tipologia praça, realizada em quatro aspectos: seu desenvolvimento formal; sua trajetória funcional, associando uso e apropriação; seu papel no contexto urbano; e, por fim, seu caráter simbólico. Já Ribeiro (2009), utiliza o sistema de ações e o sistema de objetos em sua análise do espaço urbano carioca para refletir sobre o modelo de planejamento urbano estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro sob a administração de Cesar Maia.

O primeiro procedimento metodológico foi traçar o estado da arte demonstrado na Tabela de Revisão de Literatura (APÊNDICE A). O quadro teórico referencial foi desenvolvido em seguida, a partir dos conceitos determinados, e se compõe por: materialidade, urbanismo, arquitetura, arte pública e identidade da cidade, abordados nos itens anteriores.

O segundo procedimento foi o levantamento de dados a fim de construir a trajetória histórica da Praça Mauá. Foram analisadas informações oficiais e pesquisado material iconográfico histórico e atual, a fim de reunir neste trabalho informações mais precisas e atualizadas. A tabela da relação da pesquisa documental de plantas junto à Secretaria de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro e ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro encontra-se no Apêndice C deste trabalho e conforma plantas datadas entre 1930 e 1978. A síntese da análise destes documentos está disponível em cada capítulo, sob a forma de planta baixa referente aos sub recortes temporais. Os dados coletados geraram uma tabela já subdividida nas categorias de análise da dissertação. As informações foram confrontadas com matérias de jornais das respectivas décadas, disponíveis no acervo online do Jornal O Globo, para que fossem transformadas em informações mais precisas, visto a quantidade de informações divergentes encontradas, principalmente relacionadas às datas. A tabela síntese da coleta de dados pode ser consultada no Apêndice B – Coleta de Dados – Tempo x Urbanismo, Arquitetura e Arte.

O terceiro passo foi desenhar os sistemas de ações e os sistemas de objetos a partir destes dados, e criar uma subdivisão do recorte temporal a partir dos sistemas de ações. Tomamos como base a divisão feita por Leme (1999) e Pires (2010) em seus estudos sobre o planejamento urbano no Brasil e no Rio de Janeiro, respectivamente. São identificados por Leme (1999) três períodos e seus tipos de planejamento: de 1895 a 1930, os planos de embelezamento e melhoramento; de 1930 a 1950, os planos de visão totalitária do conjunto da área urbana; de 1950 a 1964, os planos de desenvolvimento integrado e planos diretores. Já Pires (2010), com produção posterior a de Leme, avança até 1990, período que se inicia em 1930 pela autora e identifica mais um período, o que tem início em 1990 – o dos planejamentos estratégicos - e segue sem a definição de marco final, pelo menos até a data de seu trabalho, 2010.

A junção das divisões de período propostas por estes dois autores é feita de acordo com os temas centrais dos planos urbanísticos. Por isso, a utilizamos como fundamentação teórica que define a estruturação deste trabalho. Assim, evidenciamos as características dos planos urbanísticos de cada período trabalhado.

1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Essa dissertação se estrutura em um capítulo de introdução, quatro capítulos de desenvolvimento de texto e um capítulo de discussão dos resultados da pesquisa, além de apêndices e da lista de referências. Neste primeiro capítulo – Introdução – são apresentados o estado da arte do tema trabalhado, o panorama contextual da pesquisa, a justificativa, o quadro teórico fundamentador, a metodologia e a estrutura através da qual a dissertação é desenvolvida.

O quatro capítulos seguintes são apresentados nas subdivisões temporais já mencionadas: 1895-1930, o segundo capítulo; 1930-1950, o terceiro capítulo; 1950-1990, o quarto capítulo; e 1990-2017, o quinto capítulo. Esta divisão permite que os planos urbanísticos sejam trabalhados separadamente por capítulos. A relação entre a divisão deste trabalho e sua relação com os autores é observada na Figura 2.

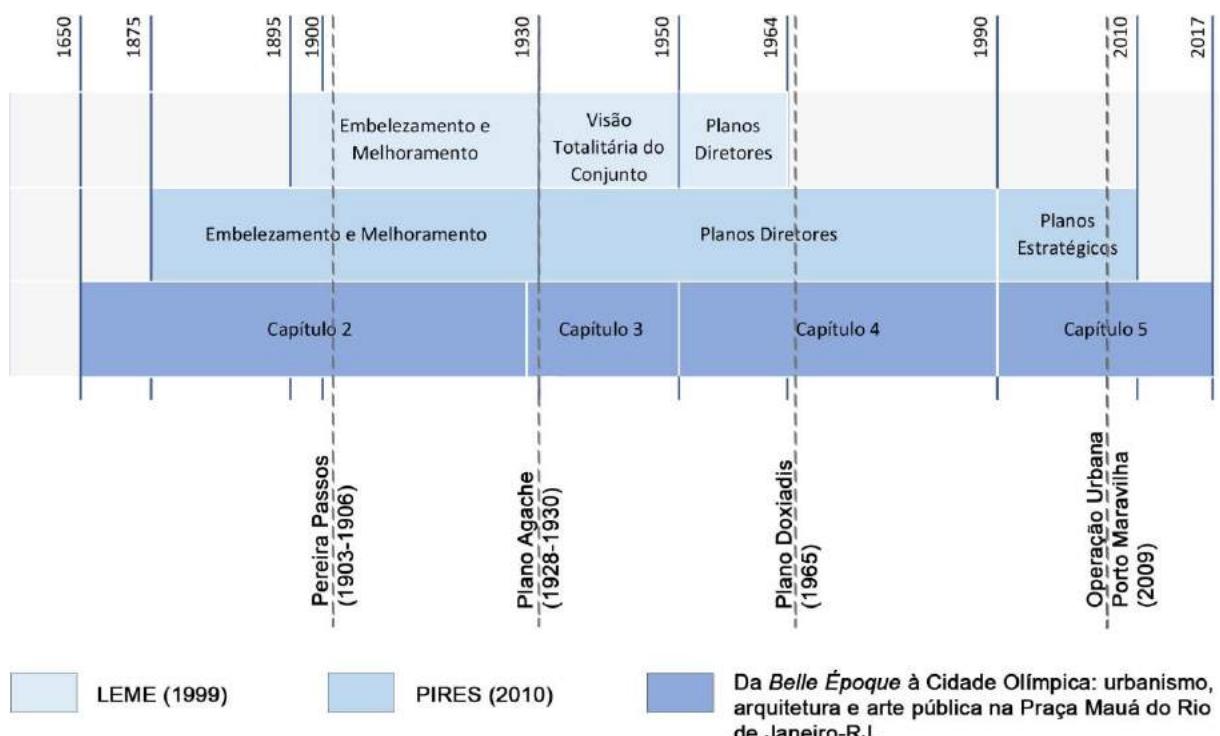


Figura 2 – Diagrama da estruturação dos capítulos conforme divisão temporal.

Fonte: Elaborado pela autora.

A estruturação interna de cada capítulo apresenta-se de forma idêntica em todos eles, em tópicos consequentes à metodologia da pesquisa: o primeiro tópico discorre sobre o contexto social carioca do período; o segundo apresenta o plano urbanístico do referido período, intitulado pelos verbos de ação de cada plano; o terceiro indica o sistema de objetos provenientes desta ação de planejamento urbano –

subdividido nas categorias urbanismo, arquitetura e arte pública – e seu título é indicativo da imagem da praça no período; por fim, são feitas as considerações e a síntese do capítulo no último tópico. Em cada capítulo consta, ainda, uma planta baixa síntese do período trabalhado, com as indicações do sistema de objetos composto pelas intervenções urbanísticas, de arquitetura e de arte pública. Estas plantas – Figura 14, Figura 28, Figura 38 e Figura 51 – foram elaboradas com base nas informações obtidas em plantas oficiais, material fotográfico, artigos de jornais e trabalhos de pesquisadores. O quadro, onde encontram-se discriminadas as plantas oficiais consultadas junto à Secretaria de Urbanismo da cidade do Rio de Janeiro, está disponível no Apêndice C.

O segundo capítulo – A *Belle Époque* carioca – descreve, brevemente, a Praça Mauá antes de ser assim denominada, abrangendo sua organização espacial ainda colonial e imperial, e prossegue ao período de administração do prefeito Pereira Passos, cuja proposta higienista e transformadora da cidade do Rio de Janeiro, em 1910, motivada pelos planos modernizadores da capital federal, teve como uma das diretrizes a urbanização e nomeação como Praça Mauá.

O período seguinte – 1930 a 1950 – é discorrido no terceiro capítulo – Capital Federal Rio de Janeiro. Este foi o momento em que a expansão do Rio de Janeiro foi programada e teve-se um profundo diagnóstico da cidade feito por Alfred Agache.

No quarto capítulo – Estadualização do Rio de Janeiro – demonstramos os impactos da transferência da capital federal do Brasil do Rio de Janeiro para Brasília, em 1960. O período de 1950 a 1990 foi marcado por projetos funcionalistas, priorizando infraestruturas, e pelo início da degradação da Praça Mauá, com a construção do viaduto do Elevado da Avenida Perimetral.

No quinto capítulo – Cidade Olímpica – nos atemos às questões urbanas contemporâneas. Discursamos sobre a Operação Urbana Porto Maravilha, que anunciou o renascimento da Zona Portuária do Rio de Janeiro e lançou a Praça Mauá como praça cultural junto a seus edifícios ícones.

Desta forma, a discussão dos resultados analíticos, obtidos ao longo do desenvolvimento da pesquisa, foi feita no capítulo seguinte, de considerações finais.

2 A BELLE ÉPOQUE CARIOCA

Para entender os processos que precederam a *Belle Époque* no Rio de Janeiro, e como era até então configurado o espaço que hoje conhecemos como Praça Mauá, este capítulo aborda, brevemente, os acontecimentos que precederam o Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro e a urbanização e nomeação da Praça Mauá, em 1910. Após apresentar a origem colonial da Praça Mauá, abordamos as transformações realizadas entre 1906 e 1930 decorrentes da primeira fase do planejamento urbano no Brasil.

A configuração da cidade do Rio de Janeiro como a conhecemos hoje teve início no período colonial brasileiro. As influências europeias e as decisões tomadas por representantes monárquicos tiveram consequências diretas na organização e conformação da cidade. No Rio de Janeiro colonial, a ocupação urbana se iniciou em função das defesas marítimas. Com a vinda da Corte Portuguesa para o país, em 1808, as primeiras intenções de melhoramento da cidade começaram a surgir, culminando no período da chamada *Belle Époque* brasileira, compreendido do final do século XIX até meados do século XX, já no período republicano.

Ocorre que, mesmo após a independência do Brasil – consagrando a emancipação política brasileira –, o espaço urbano metropolitano carioca foi desenvolvido visando aos costumes europeus. Assim, tais costumes foram incorporados à sociedade brasileira durante o período de higienização e embelezamento do espaço urbano do país, o qual é nomeado como *Belle Époque*. Consequentemente, a primeira grande reforma urbana ocorrida no Rio de Janeiro foi o Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, ocorrido sob a administração municipal de Pereira Passos. As transformações estruturais e estéticas da cidade ficaram marcadas com o nome do então prefeito do Rio de Janeiro, porém algumas das obras atribuídas a ele são obras de outras instâncias governamentais.

2.1 O REDUTO COLONIAL E O LARGO IMPERIAL – A PRAINHA ANTECEDENTE À PRAÇA

A era marítima vigente no período do reconhecimento do território da cidade do Rio de Janeiro foi a fase de expansão europeia – entre os séculos XV e XVIII –, liderada por portugueses e espanhóis, em busca de produtos a serem comercializados,

difusão religiosa e expansão territorial. Data-se deste período o reconhecimento e a dominação de territórios asiáticos, africanos e americanos. O reconhecimento do território brasileiro aconteceu no século XVI e foi o início da exploração e colonização do Brasil pelos portugueses. As navegações portuguesas chegaram primeiramente na região nordeste do país e, em busca de novos pontos de defesa, localizaram o território que hoje conhecemos como a cidade do Rio de Janeiro.

Reis (1986) explica que o desenvolvimento de uma cidade não era a preocupação inicial e, sim, o aumento da defesa territorial a partir de pontos estratégicos em virtude dos ataques externos. Por isso, o Rio de Janeiro se desenvolveu em uma ocupação a beira-mar, entre disputas de controle do território, motivados pelos fatores geográficos que o território oferecia para defesa e exploração. A ocupação entre os morros do Pão de Açúcar e o morro de São João e a instalação das autoridades militares, civis e religiosas no Morro do Castelo foram pensadas para estes fins.



Figura 3 – O Porto do Rio em 1608 – Ilustração de Guta.

Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002 – Série “Um passeio pelo tempo”. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em: 10 abr. 2017. / Adaptada pela autora.

No entanto, o desenvolvimento da cidade é explicado por Delgado de Carvalho (1990) pelo fato da cidade se localizar próxima às serras, o que viria a motivar a ocupação da cidade também como centro de irradiação. Outro fator apontado pelo autor é o Rio de Janeiro ter sido escolhido, em 1572, como sede do governo do Sul da colônia – assim como a Bahia era sede do governo do Norte –, tendo em vista que as ações de Portugal a partir daí dirigiam-se a ela (DELGADO DE CARVALHO, 1990).

No início do século XVII, o domínio da Espanha enfraqueceu o poder português e a Holanda apossou-se das capitâncias do nordeste da colônia. Esses dois

acontecimentos fizeram com que o Rio de Janeiro se tornasse o local que supria as deficiências da metrópole portuguesa, neste momento, e se transformava no principal centro de distribuição da produção da colônia através da navegação (DELGADO DE CARVALHO, 1990). Segundo a Prefeitura do Rio de Janeiro (1993), a proximidade do Rio de Janeiro com Minas Gerais e São Paulo fez a cidade se sobressair sobre Salvador e ser definida como ponto de centralização da produção.

O limiar do desenho da cidade foi estabelecido em 1710, entre os morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e Conceição, formando o quadrilátero inicial da conformação da cidade, visto à esquerda da ilustração da Figura 4.



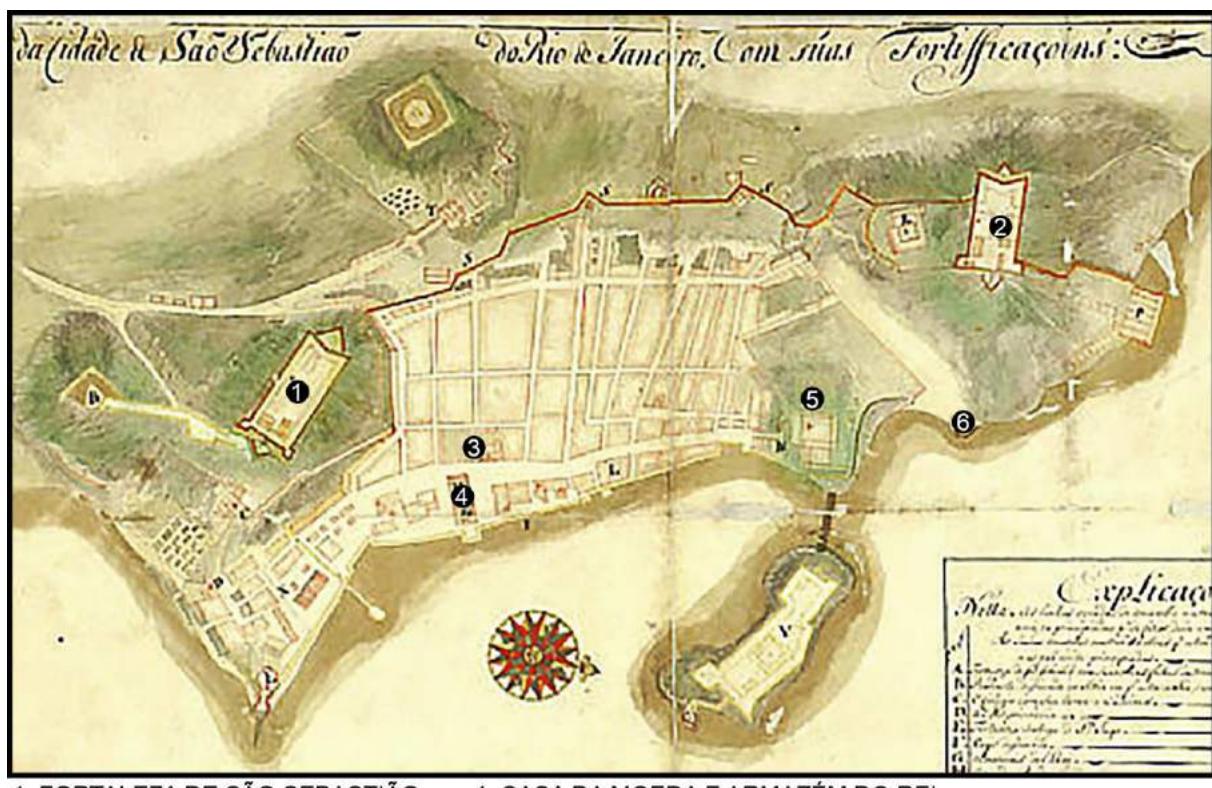
Figura 4 – O Porto do Rio em 1710 – Ilustração de Guta.

Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002 – Série “Um passeio pelo tempo”. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em: 10 abr. 2017. / Adaptada pela autora.

Naquele momento, o espaço onde se desenvolveria a Praça Mauá era conhecido como Reduto da Prainha, um lugar voltado às atividades marítimas e de defesa, mas onde, segundo o Instituto Pereira Passos (2002), havia algumas casas de pau-a-pique. A Prainha era considerada como o que hoje conhecemos como bairro e se estendia pelo litoral. Ainda em 1710, parte do conjunto de edificações da Prainha – que até então era configurado por uma pequena fortificação, a Igreja de São Francisco da Prainha e um trapiche – foi destruído em meio a um ataque francês (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002).

Logo, o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro no período colonial estava situado entre os morros de São Sebastião e de São Bento, conforme mapa a seguir, elaborado em 1713. Constatase através desse mapa que a região que veio a se tornar a Praça Mauá não era caracterizada como praça, sob a conceituação de praças coloniais de Caldeira (2007). A autora define, assim como Reis Filho (2006), que os espaços públicos eram delimitados pelas construções, sendo as principais edificações

institucionais as construções delimitadoras da praça neste período. No caso da cidade do Rio de Janeiro, o Largo do Carmo era delimitado pela Casa da Moeda, o Armazém do Rei e o Convento do Carmo.



- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1. FORTALEZA DE SÃO SEBASTIÃO | 4. CASA DA MOEDA E ARMAZÉM DO REI |
| 2. FORTALEZA DA CONCEIÇÃO | 5. CONVENTO DE SÃO BENTO |
| 3. CONVENTO DO CARMO | 6. BATERIA DA PRAINHA |

Figura 5 – Mapa da Cidade de São Sebastião – 1713

Fonte: ImagináRio. Disponível em: <<http://www.imaginario.org>>. Acesso em 24 jan. 2017. / Adaptada pela autora.

Este foi um período de desastres e invasões, onde fez-se necessário centralizar a defesa da colônia no Rio de Janeiro e reestruturar a cidade. Até 1716, no governo de Francisco da Távora, foram reconstruídas as fortificações destruídas nas disputas anteriores; entre 1719 e 1725, Aires de Saldanha ordenou o calçamento de ruas; entre 1733 e 1763, Gomes Freire fez diversas intervenções, tais como o chafariz no Largo do Paço, o aqueduto da Carioca – atual Arcos da Lapa – e a Praça do Carmo, que representam as obras de canalização da água. No começo de 1763, o Rio de Janeiro foi elevado a sede da capital da Colônia (DELGADO DE CARVALHO, 1990).

O Brasil seguiu sendo administrado pelos vice-reis, que representavam a monarquia portuguesa em solo brasileiro e determinaram diversas obras públicas. Segundo Caldeira (2007), a essa época a cidade do Rio de Janeiro era o maior núcleo português na América e desejava-se melhorar a cidade para atingir a aparência de uma

cidade-capital. Delgado de Carvalho (1990) afirma que foi a partir do terceiro vice-rei – Marquês do Lavradio, entre 1769 e 1779 – que as obras públicas ganharam maior atenção. Durante este período, foram construídas novas fortificações – entre elas a do morro de São Bento –, além de pontes e fontes. As obras públicas foram continuadas no governo seguinte, de Luís de Vasconcelos, entre 1779 e 1790. A sucessiva administração ficou a cargo do Conde de Resende, que investiu na iluminação pública e no calçamento de ruas. Os vice-reis seguintes foram D. Fernando José de Portugal e Conde dos Arcos, que, tendo sua administração iniciada em 1806, foi quem preparou a cidade para receber a Corte Portuguesa em 1808 (DELGADO DE CARVALHO, 1990).

A presença da Corte Portuguesa promoveu diversas transformações na cidade e melhorias urbanas que perpassaram a arte, a arquitetura e a infraestrutura urbana, incluindo, segundo Abreu (1988), tanto mudanças na forma da cidade, como em seu conteúdo. Uma das mudanças formais foi a expansão em aterros, tendo em vista, segundo Reis (1990), a quantidade de acompanhantes da Corte, aumentando significativamente a população da cidade. O autor destaca a abertura dos portos – primeiro ato do Príncipe Regente – como o princípio do Rio de Janeiro como destino imigratório e principal centro comercial do Brasil (REIS, 1990). Por volta de 1817, com a expansão do cais construído aos pés do Morro de São Bento – onde hoje está a edificação do 1º Distrito Naval – dava-se início à consolidação da região portuária da cidade (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002).



Figura 6 – O Porto do Rio em 1817 – Ilustração de Guta.

Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002 – Série “Um passeio pelo tempo”. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em 10 abr. 2017. / Adaptada pela autora.

As modificações no conteúdo da cidade se deveram à expansão da área urbana, em comércios e indústrias, nas freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana – que hoje configuram o Centro e a Zona Portuária –

enquanto que as demais permaneciam rurais (ABREU, 1988). Ocorreram mudanças também nos interesses da população, ao ter contato com as missões artísticas e científicas advindas da França e da Áustria, respectivamente (REIS, 1990).

Esse período foi marcado pelo desenvolvimento do espaço urbano aos moldes das tradições portuguesas, que buscavam repetir na colônia o que desenvolviam na metrópole. No entanto, o nível tecnológico do que vinha sendo produzido era precário. As ruas eram demarcadas pelas edificações, assim como as praças. A praça colonial brasileira era espaço-símbolo do poder (CALDEIRA, 2007) e, no Rio de Janeiro colonial, o espaço que se desenvolvia como tal era o Largo do Carmo – atual Praça XV –, conformação retangular com edificações administrativas em seu limite perimetral. As praças coloniais, basicamente, assim se configuravam: um espaço livre público onde se localizavam edifícios institucionais representativos do poder administrativo e religioso. Já a Praça Mauá era, naquele momento, um espaço voltado à defesa e às atividades comerciais marítimas.

Quando a Corte Real voltou para Portugal, em 1821, foram desencadeados os movimentos em favor de uma nova nacionalidade, culminando na independência do Brasil em 1822. A independência do Brasil, juntamente com o desenvolvimento da produção do café, expandiu a economia do país e fez com que recebesse muitos trabalhadores livres que se sentiram atraídos pelo progresso crescente (ABREU, 1988). O período do Brasil Imperial é dividido entre o primeiro e o segundo reinados. O primeiro reinado – 1822 a 1831 – é retrato por Delgado de Carvalho (1990) como um período de insegurança, e, por Reis (1990), como aquele onde o desenvolvimento urbanístico se fez ausente. Já no segundo reinado – 1840 a 1889 – houve planos visando o progresso cultural da cidade do Rio de Janeiro, além de reformas das áreas que traziam características coloniais (DELGADO DE CARVALHO, 1990).

O Estado foi aconselhado pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro a intervir na aparência e na higiene da cidade, com a abertura e retificações de ruas e praças (ABREU, 1988). Segundo Reis (1992), a cidade prosseguiu desenvolvendo-se para o oeste do território e foi o momento de transferência do centro político-administrativo do Largo do Paço para o Campo de Santana. O capital estrangeiro, que, segundo Abreu (1988), chegava na cidade atraído pelo seu progresso, era aplicado em obras públicas. Datam deste período, por exemplo, a iluminação pública a gás, a concessão de esgotos e o transporte urbano em bonde sobre trilhos. Assim, a vida social e de lazer da cidade se modificava – iniciou-se neste período a possibilidade de utilização da barca que saía do Porto de Mauá em direção à

Guia de Pacobaíba, como a primeira etapa da viagem a Petrópolis, que era terminada a cavalo (DELGADO DE CARVALHO, 1990).

O Porto de Mauá, além disso, exportava 50% da produção de café do país, segundo o Instituto Pereira Passos (2002). O café chegava aos trapiches e depósitos da Painha, através da Estrada de Ferro Dom Pedro II (ABREU, 1988). Toda a extensão do Reduto da Painha – configurada pela área que, atualmente, se localiza a Praça Mauá em uma extremidade e o Largo de São Francisco da Painha em outra, com a Igreja de São Francisco da Painha entre elas –, visto que sua importância crescia na cidade, foi promovido a Largo da Painha, juntamente com a regularização de seu traçado indicado pelo Tenente General Andréia (REIS, 1992) e, onde hoje é denominado de Largo de São Francisco da Painha foi localizada uma forca. Em 1871, foi nomeada como Praça Vinte e Oito de Setembro (COARACY, 1988).

A evolução do traçado urbano da região da Painha entre os anos 1650 e 1906 está demonstrada na sequência da Figura 7, a seguir. A partir de 1906, o traçado da orla seria modificado em função do projeto de modernização do Porto do Rio, que será visto em item seguinte deste trabalho. Em 1650, o Reduto da Painha localizava-se entre o Morro São Bento e o Morro da Conceição. Nota-se que, neste período, o acesso à região era feito unicamente pelo Caminho da Painha que, durante os anos seguintes, foi prolongado. A estrutura viária se modificou ao longo deste período, assim como o desenho da orla, que foi expandido com novas áreas aterradas em função das atividades marítimas.

Destaca-se, também, a distância entre a área que viria a se tornar a Praça Mauá e a localização da Igreja de São Francisco da Painha. A área do Largo da Painha, que hoje é denominada de Praça Mauá, no entanto, tinha função militar e, por isso, seu conjunto de edificações delimitadoras era composto, dentro deste recorte temporal, por edificações ligadas às atividades marítimas e portuárias: o Comando do Primeiro Distrito Naval (1763); o Quartel do Regimento de Bragança (1791-1864); o Armazém do Sal (1812-1842); e a Escola da Marinha (1852), que a partir de 1883 abrigou o Liceu Literário Português.

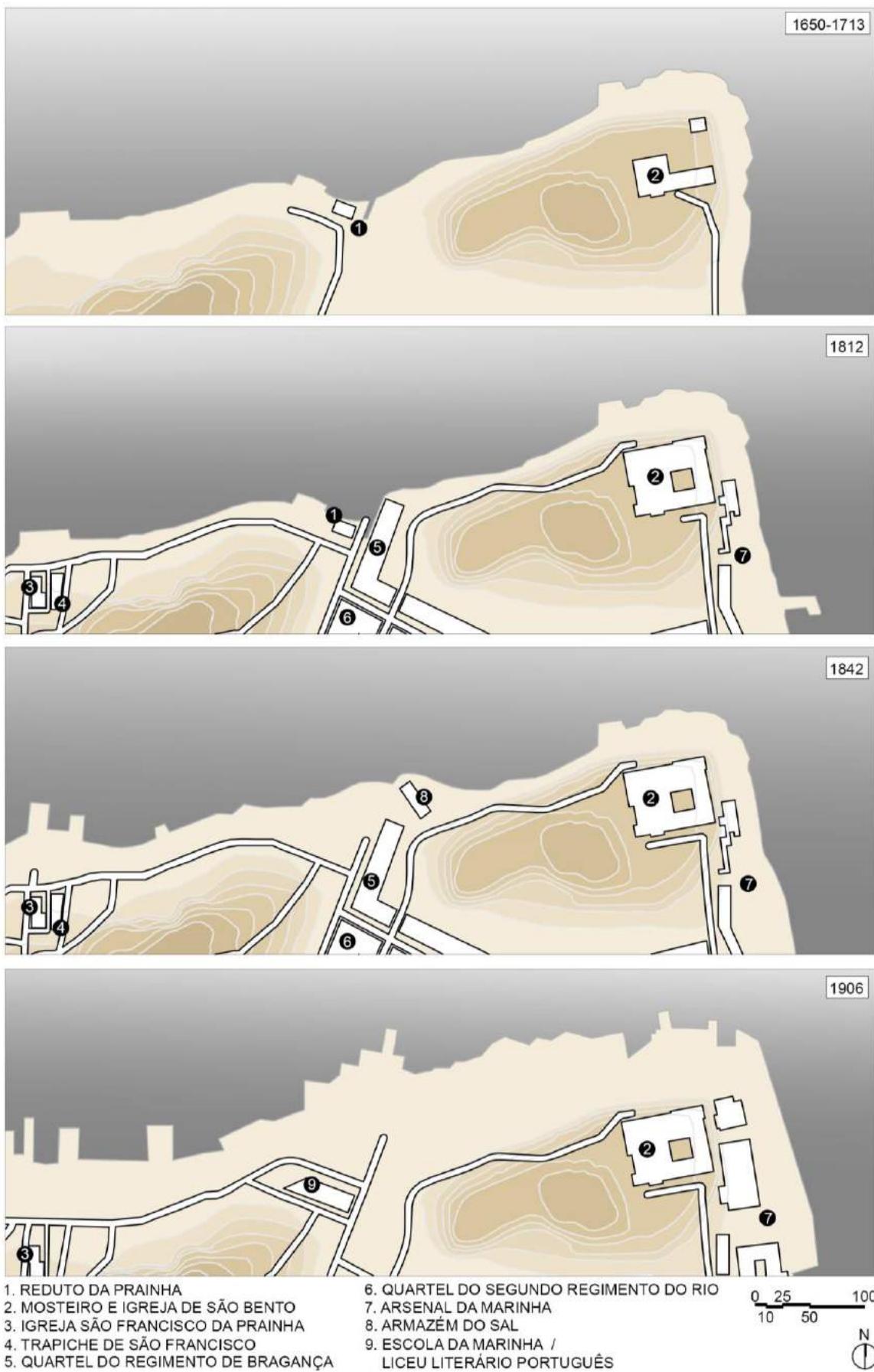


Figura 7 – Mapas do traçado urbano entre os Morros de São Bento e da Conceição de 1650 a 1906.

Fonte: Elaborada pela autora, com base em ImagináRio. Disponível em: <<http://www.imaginerio.org>>. Acesso em 24 jan. 2017.

Além disso, no período colonial, o espaço da Praça Mauá não possuía urbanização e era livre de mobiliário urbano e de qualquer objeto que remetesse ao que chamamos hoje de arte pública. Neste ponto, a Praça Mauá se diferencia do que ocorreu em outros pontos da cidade, como, por exemplo, na Praça Tiradentes, que teve sua escultura central instalada em 1862 (GONÇALVES, 2017).



Figura 8 – Conjunto Arquitetônico Praça Mauá – meados do Séc. XIX

Fonte: CEZAR; CASTRO, 1989. / Adaptada pela autora.

A urbanização e a nomeação da Praça Mauá ocorreu durante o processo de embelezamento da cidade, chamado de *Belle Époque*, iniciado em 1871 e que perdurou até 1914. A intenção era impor os padrões estéticos e funcionais que estavam em voga na Europa à nova capital. Segundo Motta (2001), “a construção do Rio de Janeiro como *cidade-capital* se daria simultaneamente ao duplo processo de montagem de um Estado imperial centralizado e de constituição de uma nação ‘civilizada’ nos trópicos” (MOTTA, 2001, p.33). A autora complementa que a construção da capital era de intenção unificadora e homogeneizadora, onde os hábitos, costumes e padrões de comportamentos e de linguagem eram impostos (MOTTA, 2001).

2.2 CAPITAL FEDERAL RIO DE JANEIRO: NOMEIA-SE A PRAÇA MAUÁ

Em 1889, foi proclamada a República e o Rio de Janeiro tornou-se capital federal. A escolha do Rio de Janeiro como capital tem a ver com suas condições

geográficas. Afinal, ainda no século XVII, cinco fatores determinaram o desenvolvimento do Rio de Janeiro: as condições de segurança oferecidas pelo porto; a proximidade com a água; a quantidade de morros e maciços, o que auxiliava a defesa; as encostas que permitiram o desenvolvimento da cultura agrícola; e, por fim, a fácil comunicação com o interior (AGACHE, 1930). Portanto, mesmo que fosse, de certa forma, vulnerável por sua localização marítima, a cidade era ponto estratégico de defesa, exportação e importação de recursos, tanto os materiais, advindos da produção de Minas Gerais, quanto os intelectuais. Por isso, o Rio de Janeiro era centro de interesse, ao contrário da cidade de São Salvador da Bahia que, segundo Delgado de Carvalho (1990), era a sua principal concorrente neste processo de designação da capital federal.

O governo municipal da cidade foi regulamentado em 1892 e seguiram como prefeitos: Barata Ribeiro (1892-1893), Henrique Valadares (1893-1894), Furquim Werneck (1895-1897), Ubaldino do Amaral (1898), Cesário Alvim (1898-1900), Coelho Rodrigues, João Felipe Pereira, Xavier da Silveira, Carlos Leite Ribeiro (1902) e Francisco Pereira Passos (1903-1906), sendo este último aquele a quem foi delegada a ampla reforma da cidade, decorrente do grande processo de transformação urbanística que partia do governo federal (REIS, 1977). Por certo, a cidade ainda se apresentava em estruturas coloniais e com graves problemas de saneamento. Reis (1993, p. 13) descreve as ruas deste período como “estreitas, mal calçadas, mal ventiladas e com traçados irregulares”. No entanto, através da intensa atividade portuária desta época, o país inseria-se no capitalismo internacional e, por isso, precisava reorganizar sua forma urbana, pois, assim como a modernização do porto viria a agilizar os processos de importação e exportação, era preciso transformar o Rio em um “verdadeiro símbolo do ‘novo Brasil’” (p. 60), neste que era um momento de prosperidade econômica e despertava-se a necessidade de adequação da cidade para a acumulação do capital (ABREU, 1988).

Portanto, a intenção do plano urbanístico elaborado era melhorar tanto o funcionamento da cidade quanto sua aparência. Para abranger esses objetivos, a presidência de Campos Sales impulsionava os progressos da capital em três setores, como comenta Delgado de Carvalho:

No Distrito Federal três pontos foram principalmente atacados: o ponto comercial, com as obras do Porto, o ponto higiênico, com a reorganização da Saúde Pública e o ponto estético e prático, com a remodelação da cidade (DELGADO DE CARVALHO, 1990, p. 96).

Neste período, o crescimento populacional do Rio de Janeiro provinha tanto das migrações nacionais quanto de imigrações estrangeiras, o que ocorreu mesmo que as atividades portuárias da cidade houvessem perdido sua supremacia com o crescimento da exportação de café pelo porto de Santos, a partir da crise de 1888. Desta forma, o aumento significativo da construção de cortiços na cidade culminou em condições sanitárias críticas. A crise sanitária da década de 1890 tinha como núcleo principal o centro da cidade. Em razão das diversas mortes ocasionadas pela falta de estrutura urbana, médicos da época clamavam pelo alargamento das ruas e a construção de espaços livres para que a ventilação da cidade fosse mais eficaz. Assim, o saneamento e reforma da capital federal foi um dos objetivos principais do programa de governo de Rodrigues Alves, que presidiu a República entre 1902 e 1906. Foram impulsionadas transformações no espaço urbano que condissem com a modernidade vista nas metrópoles europeias, norte-americanas e mesmo Buenos Aires, ainda de acordo com o plano elaborado em 1875 pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Um dos pontos propostos pela comissão era a modernização do Porto do Rio, cujo financiamento partiu de um empréstimo destinado a todos os portos da República, mas que, por fim, foi empregado apenas nas obras do Porto do Rio (BENCHIMOL, 1992).

Ocorre que, dada a magnitude da intervenção necessária na cidade, que deveria extrapolar a região portuária e o Porto, o presidente Rodrigues Alves indicou Pereira Passos para que, como prefeito, coordenasse esta grande reforma urbana. A proposta da União tinha como ponto central a modernização do Porto do Rio, e a da prefeitura tinha a intenção de conectar a área central da cidade às outras regiões. (AZEVEDO, 2003). Portanto, de fato, houve duas reformas urbanas na cidade neste período: aquela planejada pela União e a promovida pelo governo municipal. A idealização das duas, no entanto, partiram de Rodrigues Alves:

Ambos os projetos de intervenção urbana resultaram da iniciativa do então Presidente da República Rodrigues Alves que, desde o seu discurso de posse, anunciara uma grande ação de reformulação urbana sob o pretexto de melhorar a imagem, a sanidade e a economia da capital federal (AZEVEDO, 2003, p. 41).

Em conformação com as intenções de melhoramento e embelezamento das cidades brasileiras – característica da *Belle Époque* no país –, o Rio de Janeiro foi expandido para a Zona Sul, para a criação de um espaço moderno que abrigasse

novas tecnologias de transporte – o automóvel e o bonde elétrico – e condisse com a crescente importância internacional da cidade (ABREU, 1988). Motta (2001) afirma que o cosmopolitismo foi um dos alicerces da construção do Rio de Janeiro como capital. A cidade do Rio de Janeiro ocupava uma posição de destaque na economia financeira do país e recebia bens de capital e tecnologia de todo o mundo (BENCHIMOL, 2003).

Por fim, o Governo Federal ficou responsável pela implantação dos projetos (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). Junto à modernização do porto, ficou também a cargo da União o prolongamento do Canal do Mangue e a abertura das avenidas Francisco Bicalho, Rodrigues Alves e Central, que atendiam aos objetivos da melhora da circulação urbana e do saneamento da cidade (BENCHIMOL, 2003). A Prefeitura do Rio de Janeiro considera a reforma do porto do Rio como fundamental para o desenvolvimento econômico da cidade, pois passou por setores diversos, entre os quais: o comércio de exportação e importação, a indústria e os serviços públicos. Com isso, também, o centro da cidade passou a concentrar os negócios (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 1993).

A abertura da Avenida Central, a reforma do porto e a nomeação da Praça Mauá ocorreram em 1910 (RIO DE JANEIRO, 2015a) e as obras não concluídas na administração Pereira Passos foram realizadas por seus sucessores. Como exemplo, o trecho viário de ligação do Cais do Porto a Copacabana foi completado em fases e concluído muito depois, na administração do Prefeito Marcos Tamayo, entre 1975 e 1980 (REIS, 1993). Em suma, mesmo que a grande reforma urbana tenha levado o nome do prefeito Pereira Passos, a maior parte das intervenções foram propostas pelo governo federal. Ainda assim, a fim de facilitar a correspondência das transformações com o período de conhecimento popular, optamos por permanecer relacionando a nomenclatura da primeira ação da Praça Mauá à gestão municipal de Pereira Passos.

2.3 EMBELEZAR, MELHORAR, SANEAR

A Reforma Pereira Passos (1902-1906) marca a primeira fase do recorte temporal desta pesquisa: a fase dos planos de melhoramento e embelezamento urbanos das cidades brasileiras, implementados não só no Rio de Janeiro, mas também em cidades como São Paulo, Recife e Florianópolis, entre outras. Segundo Pires (2010) e Gimenes (1998), buscava-se, neste período, ideologias sanitaristas com forte

influência do urbanismo produzido por Haussmann na reforma urbana de Paris, realizada na segunda metade do século XIX.

Georges-Eugène Haussmann, Barão de Haussmann, foi o prefeito encarregado, pelo Imperador Napoleão III, da elaboração de um projeto de modernização de Paris. Ficou conhecido como “artista demolidor”, em função das muitas demolições que comandou – 19.730 prédios históricos demolidos (GLANCEY, 2016) –, para possibilitar as aberturas de ruas e avenidas, as construções de infraestruturas de saneamento e de parques públicos. A reforma urbana de Paris ocorreu entre 1851 e 1870, a partir da Lei de Expropriação e da Lei Sanitária que permitiram a realização do grande projeto urbanístico. Com a intenção de criar uma nova identidade para a cidade, que à época ainda resguardava estruturas medievais, o prefeito tinha como principais instrumentos e metas “a busca pela regularidade, a escolha de um edifício monumental antigo ou moderno como pano de fundo de cada nova rua, a obrigação de manter uniforme a arquitetura das fachadas nas praças e nas ruas mais importantes” (BENEVOLO, 2007, p. 595).

Com a proposta de um conjunto de largos e bulevares configurados por edifícios de fachadas uniformes, Haussmann pretendia “satisfazer o olhar do *promeneur*” (BENCHIMOL, 1992, p. 192), ou seja, o prefeito desejava que fossem criados espaços públicos urbanos que fossem agradáveis àqueles que os utilizassem para passeio e lazer. Além disso, a abertura das vias arteriais melhoravam a circulação de pessoas e mercadorias no centro comercial.

Das mesmas intenções eram feitas a proposta executada por Pereira Passos no Brasil, nas obras iniciadas em março de 1904. O prefeito do Rio de Janeiro foi – tendo em vista a incontestável influência parisiense – em certo momento considerado o “Haussmann tropical”. Em Paris, onde esteve entre 1857 e 1860, inclusive, acompanhou diversas obras realizadas por Haussmann (BENCHIMOL, 1992).

Com essa reforma no tecido urbano carioca, chegou-se ao ápice do período chamado de *Belle Époque* brasileira. Além de promover mudanças na sociedade brasileira como um todo, abrangendo questões artísticas, culturais e políticas, esta fase foi de grandes mudanças nas cidades brasileiras em relação a sua urbanização. No que toca o planejamento urbano brasileiro, é caracterizada como a fase de planos idealizados a partir da cidade existente, a fim de melhorá-la (LEME, 1999). Os projetos de embelezamento, ao longo da história do Brasil, se concentraram nos centros das cidades, e tinham como objetivo a integração de outras regiões com seu centro comercial e econômico. Neste sentido, até 1903, a área central da cidade do Rio de

Janeiro carregava em si diversas características coloniais (REIS, 1993), o que levou ao governo presidencial de Rodrigues Alves à criação do então Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, no qual estiveram envolvidos Pereira Passos, Oswaldo Cruz, Paulo de Frontin e Francisco Bicalho (CAVALCANTI, 1988). O plano visava tanto as melhorias urbanas estruturais e estéticas, quanto a elaboração de uma legislação urbanística (LEME, 1999). A Prefeitura do Rio de Janeiro caracteriza a reforma como física e moral, além de estratégica para a economia:

Apoiada nas ideias de civilização e beleza, de regeneração física e moral, a reforma urbana, tratada como questão nacional, sustentou-se no tripé: saneamento, abertura de ruas e embelezamento, e objetivou a atração de capitais estrangeiros para o país (RIO DE JANEIRO, 2006, s/p.).

Pensada como um sistema integrado, a reforma abrangia desde o saneamento urbano até a imagem do país, passando por questões econômicas, comerciais e industriais, visando à construção da imagem da cidade do Rio de Janeiro como sociedade tropical civilizada (AZEVEDO, 2003). Rezende (1999) aponta que a criação da legislação urbanística e dos projetos de alinhamento feita por Pereira Passos, em 1904, viabilizou o crescimento da cidade, tanto horizontalmente quanto verticalmente, além de consolidar o poder público como aliciador da expansão urbanística da cidade.

A exemplo da capital francesa – onde foram demolidas grandes partes da cidade para a abertura de bulevares –, no Rio de Janeiro foram demolidas mais de duas mil casas (CEZAR; CASTRO, 1989) para a abertura de novas vias. Desapropriações também eram realizadas para, após a revenda dos terrenos, serem revertidas em investimentos para a prefeitura. Popularmente, a reforma ficou conhecida como “a reforma de bota-abixo”, tamanha a quantidade de demolições, da mesma forma que ocorreu com a reforma de Paris, de Haussmann. Parte destas demolições podem ser observadas nas Figuras 9 e 10, a seguir, que ilustram as plantas de abertura da Avenida de L’Opera, em Paris, e a Avenida Central, no Rio de Janeiro, respectivamente. Na Figura 10 observa-se, também, parte do projeto de retificação da área do Porto do Rio.

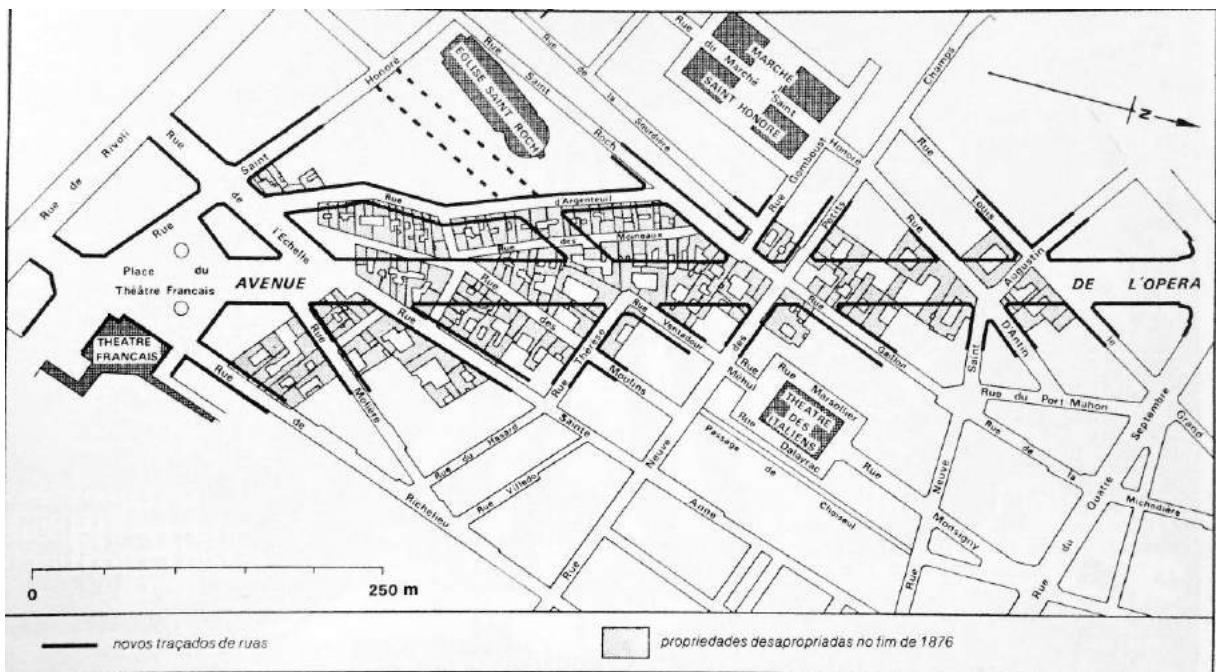


Figura 9 – Planta de abertura da Avenue de l'Opera, em Paris.

Fonte: BENEVOLO, 2007, p. 591.

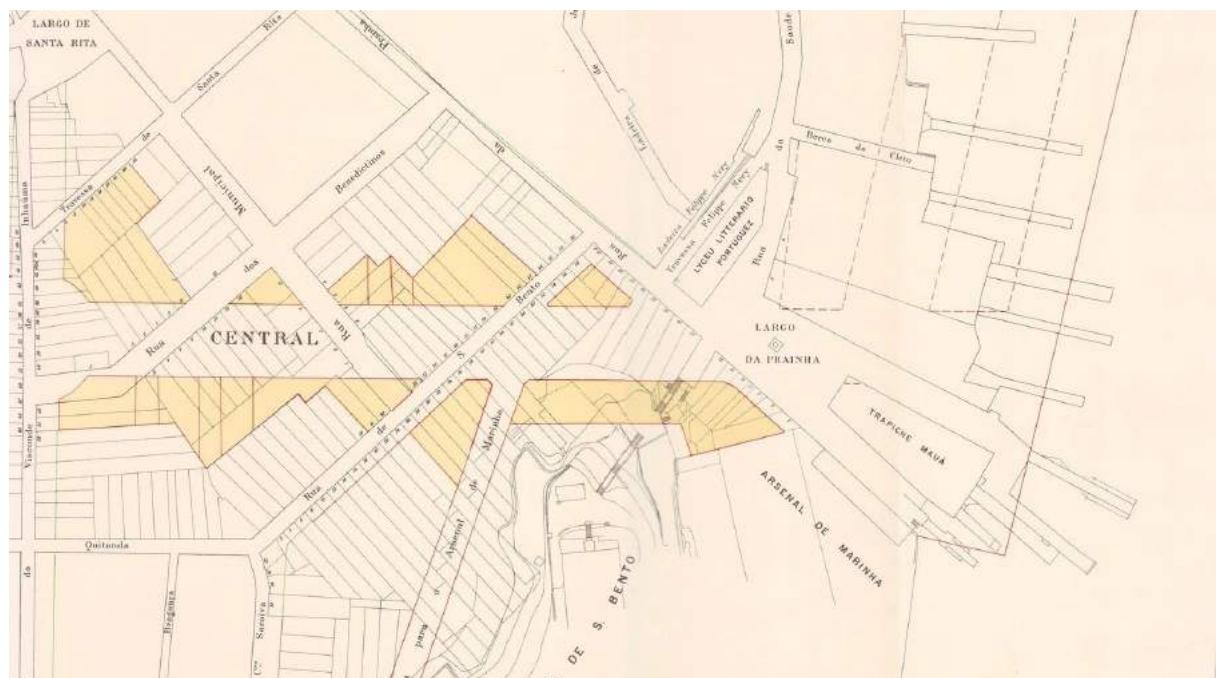


Figura 10 – Detalhe da planta de demolições da abertura da Avenida Central, na altura da Praça Mauá, chamada até então de Largo da Prainha.

Fonte: Acervo Roberto Ormond. Disponível em:
<http://robertoormond.blogspot.com.br/2010/12/praca-maua-impressoes-e-historias.html>. Acesso em: 09 jan. 2017.

A Reforma de Pereira Passos foi desencadeada pelas obras que partiam do governo federal (REZENDE, 1999) que, neste momento, se dedicava à modernização dos portos do país. Trabalhado como ícone do progresso do Brasil, o novo porto do Rio de Janeiro consolidaria o país no comércio exterior (AZEVEDO, 2003) e levaria a

melhoria da imagem internacional da cidade. Ou seja, as obras da União se encarregavam de estimular o progresso material da sociedade carioca, onde o Porto do Rio seria a obra mais representativa, enquanto Pereira Passos se incumbiu de incentivar o progresso social e civilizatório, abrangendo outros níveis de intervenção em função da modernização do porto (AZEVEDO, 2003). Portanto, a obra de modernização do Porto do Rio foi a premissa para a reforma urbana da cidade e desencadeou diversas outras intervenções no espaço, a partir dos três pontos anteriormente mencionados: saneamento, estrutura viária e embelezamento.

Segundo Benchimol (1992), a utilização do termo “saneamento” foi feita de forma genérica e sem exatidão, apesar de a reforma ter abarcado as questões de ventilação e escoamento de águas pluviais da cidade. Sob a justificativa sanitária, foram abertas ruas e praças e outras foram reformadas (BENCHIMOL, 1992), além de terem sido projetadas canalizações (AZEVEDO, 2015). Porém, é apontado que, sob as motivações da questão sanitária, ocorreram demolições de cortiços estabelecidos na área central. Guiadas por considerações da classe médica da época – de forma que Benchimol (1992, p. 115) considera a reforma um “planejamento do espaço à luz da medicina social” – as intervenções de base sanitarista visavam a diminuição das mortes em razão da falta da estrutura sanitária e higiênica básica nas aglomerações, que vinham aumentando com o crescimento da população residente no centro da cidade, em sua maioria advindas de imigrações.

Já a abertura de ruas resolia a questão viária em uma reestruturação de todo o sistema viário da cidade. Pereira Passos baseou-se em uma visão organicista, ou seja, aquela que enxerga a cidade como um organismo composto por estruturas que devem interligar-se e articular-se entre si, em um funcionamento equilibrado e regular. A estrutura viária da cidade foi, então, reformulada de forma que todas as regiões estivessem integradas. Foram realizadas cinco operações de cunho viário:

[...] uma realizando a ligação centro-sul, através da Avenida Beira Mar; outra estabelecendo uma ligação sul-leste através da Avenida Mem de Sá; uma ligação centro-oeste, através da artéria constituída pela integração das ruas da Assembleia, Carioca, Visconde de Rio Branco e Frei Caneca; outra em sentido centro-noroeste, através da artéria estabelecida pela integração da Rua Visconde Inhaúma com a Marechal Floriano, que ganha solução de continuidade com as ruas General Pedra em sentido norte e Senador Euzébio, em sentido oeste; e, por fim, com as duas linhas que articulavam a região portuária com o centro da cidade, através das ligações do Largo da Prainha com a Rua do Sacramento e do Cais da Saúde com esta mesma rua, através da Rua Camerino (AZEVEDO, 2015, p. 78-79).

Observa-se, portanto, que todos os sentidos e as regiões da cidade seriam contemplados pelas novas ruas e avenidas, além da articulação entre vetores econômicos da cidade. O objetivo dessa reestruturação viária partia, também, da distribuição comercial e industrial da região central para os bairros, em favor de razões funcionalistas e da visão mecanicista da cidade (AZEVEDO, 2015).

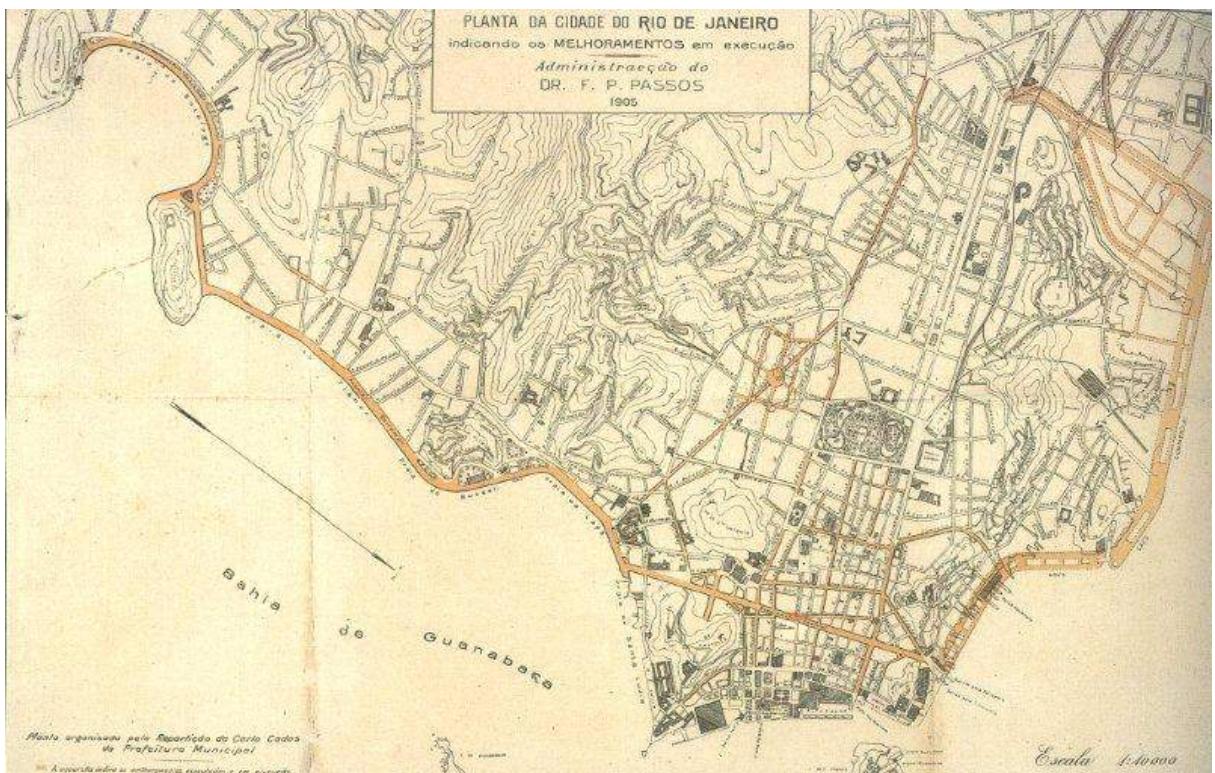


Figura 11 – Planta indicando as modificações de Pereira Passos.

Fonte: Blog Mundo Urbano. Disponível em:
<https://cristovao1.files.wordpress.com/2010/05/figura2.jpg>. Acesso em: 31 maio 2017. / Adaptada pela autora.

Além disso, as aberturas de três avenidas do plano – a Francisco Bicalho, a Rodrigues Alves e a Central – funcionariam em conjunto com o porto, ao conectar a zona portuária com a zona industrial em São Cristóvão, melhorando o processo de distribuição de mercadorias (BENCHIMOL, 1992; AZEVEDO, 2003). Para Delgado de Carvalho (1990), em conjunto com as obras de modernização do Porto do Rio de Janeiro, a abertura da Avenida Central e da Avenida Beira-Mar foram as obras mais importantes de transformação da forma urbana deste período.

O embelezamento foi um termo que caracterizou não só as questões estéticas, em relação à fisionomia arquitetônica, mas também as estratégias ligadas à retirada da classe trabalhadora, residente do centro da cidade, de seus cortiços e casas de cômodo (BENCHIMOL, 1992). Desejava-se que o centro da cidade se tornasse uma zona comercial e financeira, de forte valorização imobiliária, e que representasse a

modernização de toda a sociedade carioca. Neste sentido, muitas questões culturais e sociais também foram abordadas por Pereira Passos, de forma que eram realizadas ações para que a população se enquadrasse nos padrões de civilidade da burguesia europeia, principalmente ligados ao comportamento em espaços públicos. Foram sancionadas diversas leis proibitivas em relação a estes comportamentos, em vista de “educar” a população para o convívio coletivo. O estímulo à atividade cultural também era estratégia da valorização da civilidade. O centro da cidade seria, assim, o lugar onde se concentrariam essas questões para que, a partir dali, se alastrassem para as outras regiões da cidade (AZEVEDO, 2003, 2015).

Com a abertura dos grandes eixos viários – à imagem dos bulevares parisienses –, iniciou-se a política de ajardinamento e arborização da cidade (GIMENES, 1998). Além disso, também foram incorporadas na reforma princípios relacionados ao paisagismo e à monumentalidade (AZEVEDO, 2015), novamente assemelhados à transformação da capital francesa, elaborada por Haussmann. Nas Figuras 12 e 13, a seguir, observa-se a semelhança entre o Rio de Janeiro e Paris na criação destes eixos viários a partir de espaços públicos livres monumentais.



Figura 12 – Vista área de Paris, em 1889. Em primeiro plano, a Place de la Concorde; ao centro, o eixo formado pela Avenida Champs-Elysées.

Fonte: BENEVOLO, 2007, p. 596.

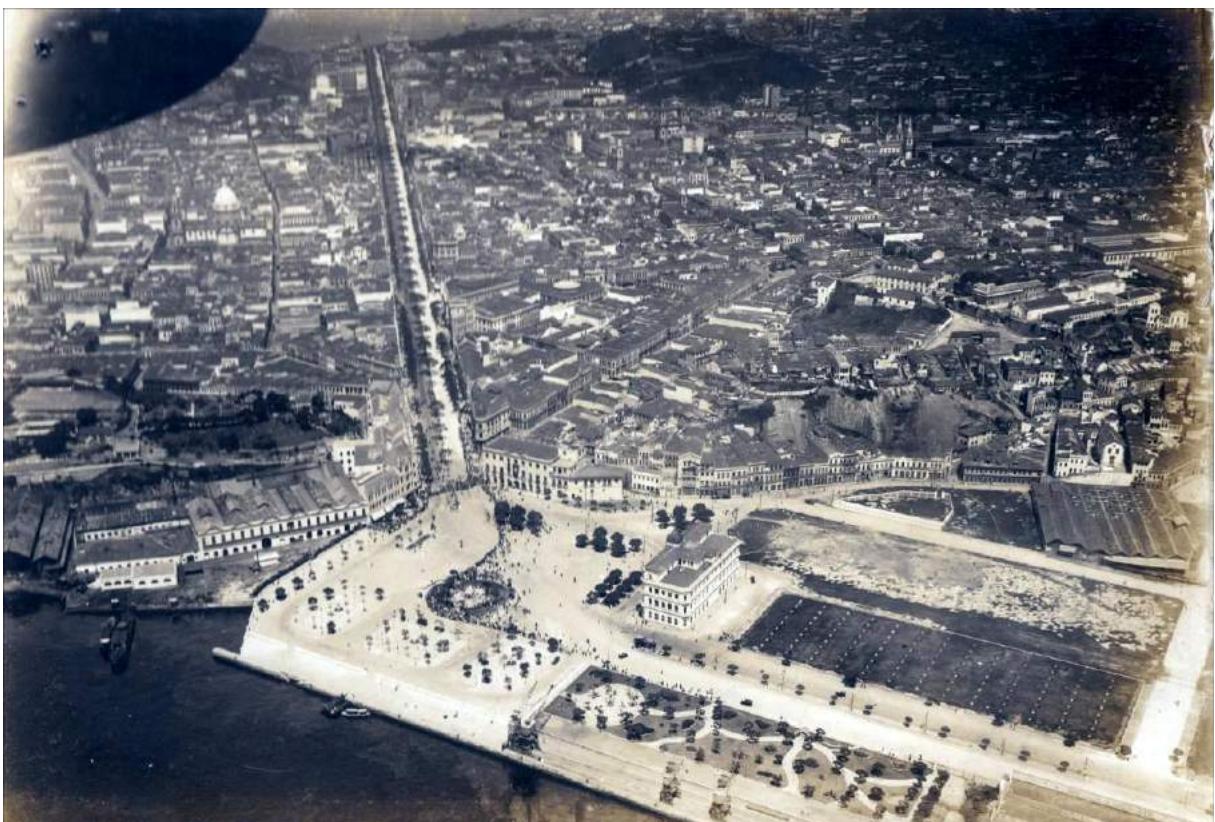


Figura 13 – Vista aérea do Rio de Janeiro, anos 1910. Em primeiro plano, a Praça Mauá. Em uma de suas arestas, o eixo formado pela Avenida Central.

Fonte: Foto de Jorge Kfuri. Acervo Brasiliiana Fotográfica. Disponível em: <<http://brasiliayanafotografica.bn.br/brasiliiana/handle/bras/3905>>. Acesso em: 30 maio 2017.

As influências francesas na sociedade brasileira neste período alcançaram também o modo de viver dos cidadãos cariocas, caracterizando-se como um período de apropriação da cultura europeia:

Foram medidas que atingiram frontalmente as condições de vida da grande massa popular não só a que residia e trabalhava no centro e em suas imediações, como a que habitava os subúrbios e zonas rurais da cidade. Alteraram ou pretendiam alterar práticas econômicas, formas de lazer e costumes, profundamente arraigados no tecido social e cultural do Rio de Janeiro (BENCHIMOL, 1992, p. 277).

Os costumes, a vestimenta, os desenhos urbanístico e paisagístico, além da estética do mobiliário urbano, são evidências da apropriação da cultura europeia e da supressão da cultura carioca. A reforma urbana deste período foi um processo intenso de urbanização e transformação da sociedade do Rio de Janeiro, caracterizando o primeiro movimento de investimento na imagem da cidade. Além disso, foi efetivamente

a primeira ação de intervenção no espaço urbano carioca advinda do Estado (BENCHIMOL, 1992). Os espaços públicos criados neste período foram fundamentais para a construção desta nova imagem que se buscava para a cidade do Rio de Janeiro e a sociedade carioca. Seguindo nosso referencial teórico, essa ação no espaço urbano gerou elementos materiais que são representativos deste processo de construção da imagem da cidade. Estes elementos – categorizados em urbanismo, arquitetura e arte pública – são analisados a seguir, caracterizados como o sistema de objetos da Praça Mauá, no período abordado neste capítulo.

2.4 A PRAÇA MAUÁ COMO PORTA DA CIDADE

A partir de 1910, a Praça Mauá, já assim nomeada, se caracterizava, portanto, como entrada da cidade para imigrantes e turistas, além de estar conectada ao centro comercial e financeiro da cidade. Junto ao novo Porto do Rio e à recém aberta Avenida Central, a praça servia como uma espécie de “cartão de visitas”, demonstrando a modernidade, a civilidade e a beleza da capital da nova República e da renovada sociedade carioca. No âmbito das intervenções urbanísticas, a abertura da Avenida Central foi fundamental para a nova identidade, além da própria urbanização da praça e de sua nomeação como tal. Na arquitetura, a fisionomia e a estética em unidade reforçavam a identidade que se buscava para a cidade, juntamente com os usos das edificações ali existentes, que operavam como instrumentos civilizatórios. Na arte pública, destaca-se a instalação da estátua de Barão de Mauá – cuja homenagem estendeu-se à nomeação da praça – exaltando a importância e o reconhecimento dos agentes públicos como intersetores do espaço urbano.

Assim, o sistema de objetos da praça – representado na Figura 14 – era constituído por elementos materiais que promoveram a modernidade e reforçaram a identidade da nova sociedade carioca, além de caracterizar a Praça Mauá como espaço livre público de lazer. Seu espaço estava estritamente relacionado com as atividades do novo Porto do Rio e a praça simbolizava o lugar de a importação de bens, pessoas e costumes, além da exportação de bens e serviços brasileiros. Além disso, se relacionava com o mar de forma particular, uma vez que este tinha destaque na paisagem da praça e era elemento clássico da cultura e da paisagem cariocas. Em síntese, este foi um dos períodos de valorização da Praça Mauá, visto a importância que ela tinha para a dinâmica da cidade.

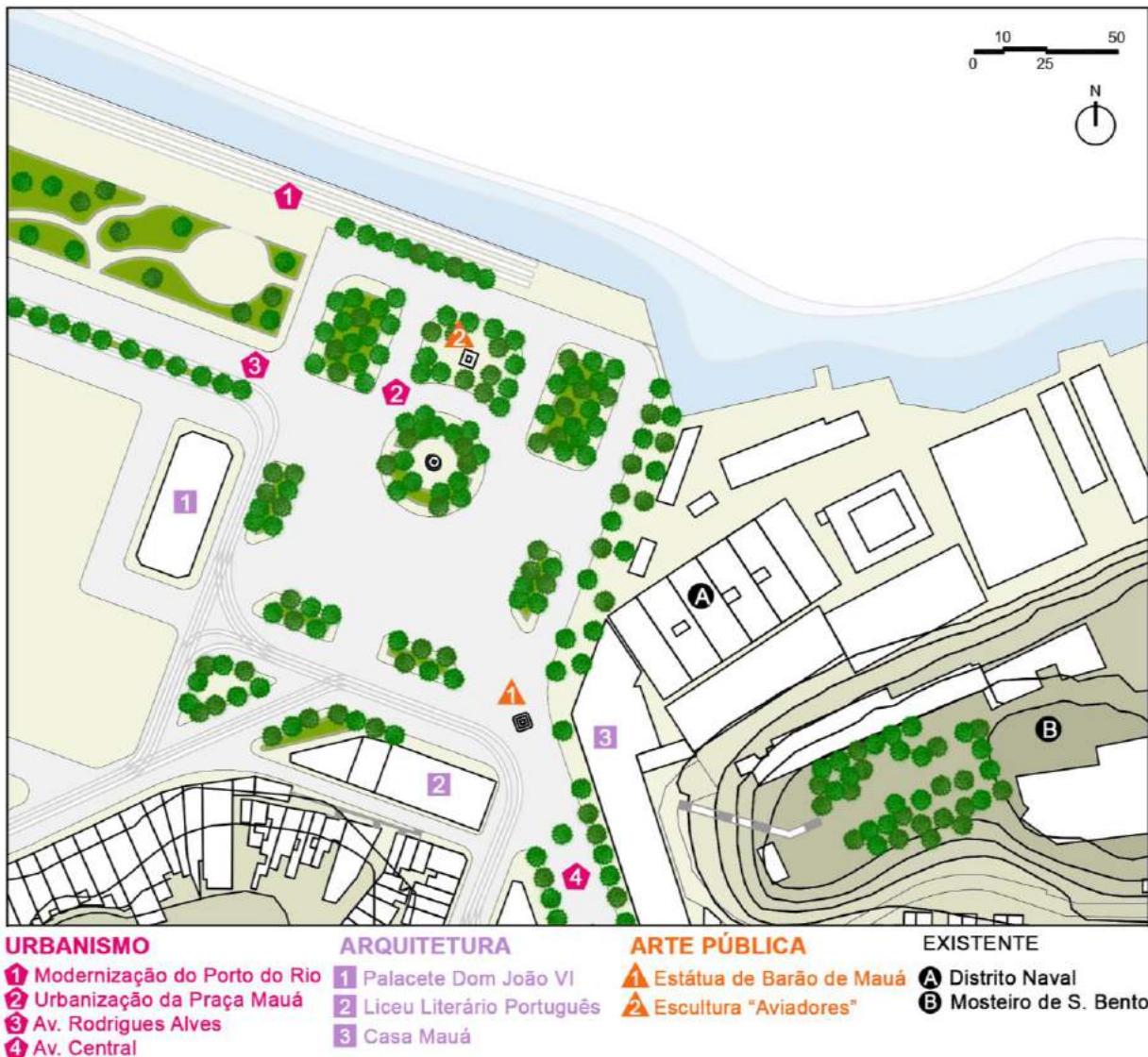


Figura 14 – Planta da Praça Mauá, década de 1920.

Fonte: Elaborada pela autora, 2018.

2.4.1 Urbanismo

Conforme mencionado anteriormente, as transformações urbanísticas da Praça Mauá e de seu entorno imediato são caracterizadas principalmente pela modernização do Porto do Rio, pela própria urbanização da praça e pela abertura das Avenidas Central e Rodrigues Alves. As avenidas, segundo Benchimol (1992), foram as principais ferramentas para transformar a cidade do Rio de Janeiro na capital moderna, civilizada e higiênica que desejavam com o Plano de Melhoramentos, visto que esperavam solucionar grande parte dos problemas da cidade. Tendo em vista as intervenções concomitantes, este período é relevante por ser o momento de transformação do Largo da Prainha, fundos da cidade, em Praça Mauá, porta de entrada e saída da nova capital.

Ocorre que a Praça XV, antigo Largo do Carmo, vinha exercendo as atividades portuárias desde o período colonial – no chamado cais Pharoux – e era onde se localizam os edifícios institucionais importantes. Já o Trapiche do Barão de Mauá, existente na Prainha, servia para fins comerciais e de serviços. Com o desmonte do Morro do Senado, no centro do Rio de Janeiro, grande parte da zona portuária foi aterrada, para aumentar a área do Porto do Rio e retificá-la, conforme as metas urbanísticas de alinhamento e retificação do sistema de vias e quarteirões (AZEVEDO, 2003). De certa forma, com a criação desses novos espaços públicos no Centro, o Largo do Carmo “perde sua força como espaço simbólico, para dividir com outras praças novos usos e funções” (CALDEIRA, 2007, p. 136) e, com isso, a composição estética das praças é priorizada em relação a sua função.

A modernização do porto foi, portanto, o primeiro passo não só para a reforma urbana da cidade, como também para o processo de urbanização da Praça Mauá. Juntamente a ela, a criação do grande eixo da Avenida Central, segundo Cesar e Castro (1989), inseriu a Prainha no centro comercial do Rio de Janeiro. A importante simbiose entre a avenida e a praça é descrita por Pereira:

Todavia, subjugada à importância da principal avenida desde a República, a Praça Mauá representava, sobretudo e nada mais do que sua demarcação norte, o espaço que antecedia a trajetória até o obelisco. Tal como no pensamento urbano renascentista, a praça era a nascente de uma grande perspectiva. Um espaço generoso e amplo precedia a Avenida Central. Em outras palavras, a Praça Mauá foi magistralmente idealizada para descontinar, abrir a majestosa via (PEREIRA, 1990, p. 122-123).

A urbanização da Praça Mauá, concluída em 1917 (RIO DE JANEIRO, 2012), foi como um prolongamento da reforma estética da Avenida Central. À época da inauguração da avenida, a Praça Mauá ainda era um grande terreno de terra batida. Idealizada a partir dos padrões europeus da época, e realizada após a conclusão da Avenida Central, sua urbanização foi configurada pela criação de canteiros posicionados em simetria, dando início à política de arborização pública da cidade, juntamente com a arborização da Avenida Beira-Mar e da Avenida Central. Segundo Caldeira (2007), o ajardinamento das praças brasileiras, nessa época, estava relacionado, além da estética, às questões sanitárias. Além disso, também foram introduzidos na praça a iluminação a gás e o transporte público por bondes, que impulsionaram mudanças significativas na vida social da cidade.

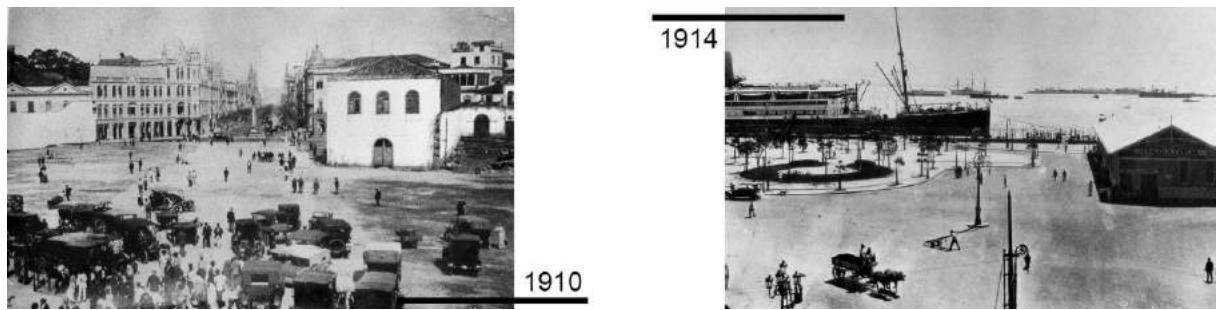


Figura 15 – A Praça Mauá antes (1910) e durante (1914) sua urbanização.

Fonte: CEZAR; CASTRO, 1989.

A Praça Mauá era a interseção entre a Avenida Central e a Avenida Rodrigues. Para interligar o espaço da praça à Avenida Central, o desenho paisagístico posicionou a estátua em homenagem a Barão de Mauá no extremo norte da avenida, em seu eixo central, no perímetro da praça, em contraposição ao obelisco localizado em seu extremo sul, na Praça da Cinelândia. O Barão e Visconde de Mauá – Irineu Evangelista de Souza – foi homenageado com a nomeação da praça por ter sido responsável por iniciativas relacionadas à indústria brasileira (PEREIRA, 1990).



Figura 16 – Extremo sul da Avenida Central, 1910 - Obelisco à esquerda, ao fundo, e Palácio Monroe à direita, em primeiro plano.

Fonte: Acervo IMS. Disponível em:

<<http://brasiliayanafotografica.bn.br/brasiliiana/bitstream/handle/bras/2788/014AM012064.jpg.jpg?sequence=2&isAllowed=y>>. Acesso em: 1 maio 2017.



Figura 17 – Extremo norte da Avenida Central, Praça Mauá, c. 1910. Pedestal para instalação da Estátua do Barão de Mauá, em primeiro plano.

Fonte: CEZAR; CASTRO, 1989, p. 33.

A Avenida Central – que em 1912 seria nomeada Avenida Rio Branco – é considerada pelo Rio de Janeiro (2015a) o ápice da política higienista. De grandes dimensões, tanto em sua largura (33 metros), quanto em sua extensão (1.800 metros), a suntuosidade da via era importante pelo alto fluxo de embarque e desembarque de passageiros na Praça Mauá, que chegavam na cidade pelo Porto do Rio e pela Avenida Central e tomavam o caminho da Avenida Beira-Mar. A exemplo disso, as fachadas dos prédios que seriam construídos na avenida foram objeto de concurso (RIO DE JANEIRO, 2015a). Edifícios de instituições nobres – como a Biblioteca Nacional, Museu Nacional de Belas Artes, Teatro Municipal e Câmara Municipal – nela se localizaram e transformaram a avenida em um ambiente detentor de forte apelo cultural (AZEVEDO, 2003).

A ocupação dos terrenos foram feitas, segundo Rio de Janeiro (2015a), em divisões entre três zonas – bancária e comércio; entretenimento e moda de luxo; e instituições públicas e de arte. Na avenida, estariam também localizados os terminais de todas as linhas de bonde da cidade, conectando a região central com as outras

regiões, o que significou diversas demolições para a região central da cidade e a expulsão da classe trabalhadora do centro, piorando a crise habitacional da cidade:

A Avenida Central, por sua vez, constituiu o eixo de todo o elenco de melhoramentos urbanísticos, projetados com a intenção de transformar a velha, suja e pestilenta cidade colonial portuguesa numa metrópole moderna e cosmopolita, à semelhança dos grandes centros urbanos da Europa e dos Estados Unidos. [...] Seu traçado rompia, de mar a mar, o coração da Cidade Velha, o labirinto de ruas estreitas e movimentadas, em cujas estalagens, corticos ou casas de cômodos residia grande parte do proletariado carioca (BENCHIMOL, 1992, p. 227).

Assim, a Avenida Central representava todo o progresso material da cidade e do país (AZEVEDO, 2003), atingindo diretamente nos hábitos da população e influenciando o comércio da cidade. Por isso, segundo Benchimol (1992), a construção da Avenida Central não foi realizada apenas em função da reestruturação viária da cidade e, sim, em razão de fatores econômicos, políticos, sociais e ideológicos. Além do mais, a Avenida Central faz parte do conjunto formado pelas três avenidas da reforma: Avenida Central, Avenida Francisco Bicalho e a Avenida Rodrigues Alves. Esta última, seguindo em paralelo à orla do Porto do Rio, conectava o centro comercial e financeiro à zona industrial de São Cristóvão, passando pela Avenida Francisco Bicalho. Seu eixo determinava também a localização dos armazéns junto ao cais, os armazéns externos e aqueles junto às linhas férreas (BENCHIMOL, 1992).

Em 1906, foi também incorporado ao tecido urbano carioca a rede de trilhos dos bondes. A primeira linha, segundo Cezar e Castro (1989), saía da Praça Mauá, transportando as pessoas que chegavam na cidade pelo porto, e ia em direção ao Largo de São Francisco. As linhas foram se multiplicando ao longo do tempo e do desenvolvimento da cidade, e, com isso, a Praça Mauá se consolidou como ponto de partida e distribuição das linhas que iam para a Zona Norte da cidade.

2.4.2 Arquitetura

O conjunto arquitetônico da Praça Mauá era constituído por edifícios de estética semelhante uns aos outros, em razão da mesma padronização da fisionomia arquitetônica presente na Avenida Central, a qual era estratégia característica do projeto de embelezamento da cidade. A Casa Mauá, concluída em 1910, e o Palacete Dom João VI, concluído em 1912 (IAB, 2007), foram as duas principais edificações

construídas na nova Praça Mauá. O Comando do Primeiro Distrito Naval e o Liceu Literário Português, que já estavam presentes na praça desde 1763 e 1852, respectivamente, ainda se faziam presentes, assim como o conjunto de sobrados da Avenida Venezuela e da Rua Sacadura Cabral. São a Casa Mauá e o Palacete Dom João VI, no entanto, que revelam a identidade da praça neste momento.

A Casa Mauá estava localizada na esquina da Praça Mauá com a Avenida Central e se estendia até a esquina da Avenida Central com a atual Rua Dom Gerardo. Foi projetada pelo arquiteto Gastão Bahiana, em estilo neogótico, em quatro andares. Abrigava, na época, uma hospedaria, em conformidade com a função de porta de entrada da cidade que a Praça Mauá possuía, servindo-se de residência temporária para pessoas em viagem, que chegavam, principalmente, pela novo Porto do Rio. Porém, em 1916 foi convertida em um edifício comercial, caracterizando-se como o primeiro edifício de escritórios da cidade do Rio de Janeiro. Eram 19 lojas térreas e 150 salas comerciais. Em 1980, foi demolida e, em seu lugar, foi construído o Complexo Rio Branco 1, analisado neste trabalho, no Capítulo 4 (CEZAR; CASTRO, 1989).



Figura 18 – Casa Mauá, esquina Avenida Central e Rua Dom Gerardo. À esquerda, ao fundo, estaria a Praça Mauá.

Fonte: Acervo Blog Rio Antigo. Disponível em:< <https://rioantigo-imagensehistorias.blogspot.com.br/2013/07/casa-maua-centro-do-rio-de-janeiro-1922.html> >. Acesso em: 07 set. 2017.

O Palacete Dom João VI, assim como a Casa Mauá, foi construído em função da reforma do Porto do Rio. Foi projetado para que, ali, funcionassem as

instalações da Inspetoria de Portos, Rios e Canais. Por estar em um terreno na parte aterrada da nova zona portuária, sua construção foi demorada e cara. Logo, as obras foram iniciadas em 1912, mas sua conclusão data da década de 1920 (CEZAR; CASTRO, 1989). A qualidade de sua construção e a preocupação com a estética de sua fachada apresentava-se em adequação à importância que o novo Porto tinha para a cidade, assim como às intenções de reestruturação cultura, social e de modernização da cidade neste período. Era, assim, “a exteriorização da hierarquia social” observada por Benchimol (1992, p. 145), vista não só neste edifício, mas em outros construídos na cidade neste período, principalmente aqueles situados na Avenida Central.



Figura 19 – Palacete Dom João VI, prédio da Inspetoria de Portos e Canais, 1920.

Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles, foto de Augusto Malta. Disponível em: <<http://brasiliayanafotografica.bn.br/brasiliiana/handle/bras/2607>>. Acesso em 01 maio 2017.

O edifício foi tombado em 2000, como uma das premissas do Projeto SAGAS (RIO DE JANEIRO, 2000). O projeto SAGAS foi uma iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro de 1984, que catalogou os edifícios que faziam parte do patrimônio cultural da cidade nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro (MOREIRA, 2005). Atualmente, é um dos dois edifícios que compõem o Museu de Arte do Rio – MAR, analisado no capítulo 5 deste trabalho.

Além dessas duas novas construções, uma modificação arquitetônica de natureza não construtiva, mas funcional, ocorreu no edifício do Liceu Literário Português. Em pertinência ao período, no andar térreo da edificação existente foi inaugurado o “Bar e Confeitaria Brasil”, que, segundo Cesar e Castro (1989), era um tipo de estabelecimento comum na *Belle Époque*. Esse fato evidencia a incorporação dos costumes europeus – em especial o parisiense – na sociedade carioca.



Figura 20 – Vista Geral da Praça Mauá em 1925

Fonte: CEZAR; CASTRO (1989). / Adaptada pela autora.

O conjunto arquitetônico da Praça Mauá se apresentava, portanto, principalmente em função da harmonia estética e da representação da hierarquia social. Desta forma, a praça, que antes apresentava suas edificações e funções relacionadas apenas ao porto, passou a exercer o papel de lugar onde era demonstrada a nova e moderna sociedade.

2.4.3 Arte Pública

A harmonia estética, a hierarquia social e a função da praça se traduziram não somente em sua arquitetura, como também em sua arte pública. O conjunto de arte pública existente neste período na Praça Mauá era composto pela escultura Aviadores e pela Estátua de Barão Mauá. Com a mesma data de inauguração da Praça – 1910 – é obra de Rodolfo Bernadelli (1852-1931), artista mexicano naturalizado brasileiro (PEREIRA, 1990). A estátua representava a figura de Barão de Mauá como era entendida pela sociedade, ou seja, ícone do progresso material da cidade e do desenvolvimento do país (AZEVEDO, 2003).

Sua localização sofreu diversas alterações ao longo do tempo. Em sua posição original, localizava-se no eixo da Avenida Central, com sua frente voltada para o Porto do Rio – ou seja, de costas para a Avenida Central –, e se contrapunha ao Obelisco comemorativo da inauguração da Avenida (PEREIRA, 1990), sendo este último localizado no extremo sul da Avenida Central, na atual Praça da Cinelândia, onde ainda permanece. Nos anos 1960, a estátua de Barão de Mauá foi deslocada, em razão de uma intervenção viária que cortava a praça, conectando a Avenida Rodrigues Alves à Avenida Rio Branco e novamente, entre 1975-1979, para então compor o espaço livre em frente ao Edifício A Noite. Em 2011, a estátua foi temporariamente removida para que viabilizasse a obra de reforma da Praça Mauá e a demolição do Elevado da Avenida Perimetral, sendo, assim, transferida temporariamente para a Associação Comercial do Rio de Janeiro, na Rua da Candelária, retornando à Praça Mauá em 2015 (RIO DE JANEIRO, 2015).



Figura 21 – Vista da Avenida Central, a partir da Praça Mauá. Ao centro, a Estátua de Barão de Mauá; à esquerda, a Casa Mauá; à direita, parte do Liceu Literário Português, c. 1915.

Fonte: CEZAR; CASTRO, 1989, p. 45.

É uma estátua talhada em granito Irajá sobre uma coluna dórica de 8,30m de altura, que sustenta a estátua (DATA RIO, 2014). A estátua é uma homenagem ao

Barão de Mauá pois, durante a segunda metade do século XIX, ele investiu em diversas obras públicas na cidade e no país, sendo o responsável pela implantação da primeira ferrovia do Brasil, além de articular os interesses financeiros de fazendeiros e empresas estrangeiras (CEZAR; CASTRO, 1989).

À época da comemoração do Centenário da Independência, o governo chileno presenteou a cidade do Rio de Janeiro com a escultura “Aviadores”, entregue ao país em 1922, significando o reconhecimento da presença do brasileiro Santos Dumont no desenvolvimento do transporte aéreo.

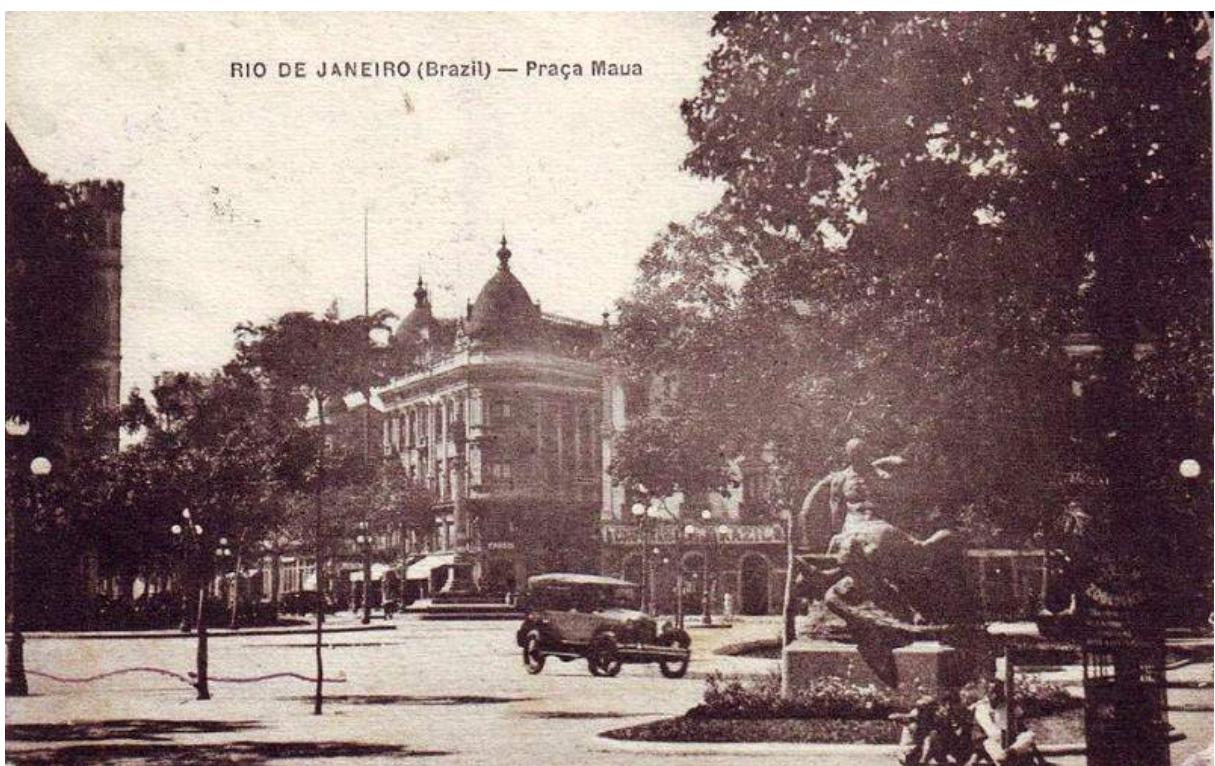


Figura 22 – Escultura “Aviadores”, na Praça Mauá. Ao fundo, a Avenida Rio Branco.

Fonte: DIAS, 2017a. Disponível em:
<http://www.inventariodosmonumentosrj.com.br/index.asp?iMENU=catalogo&iiCOD=1058&iMONU=Aviadores%20do%20Campo%20dos%20Afonso>

A escultura foi produzida em bronze sobre um pedestal de granito e é assinada por Rebeca Matte Iñiguez. Segundo Vera Dias (2017a, s/p), simboliza “a luta pela conquista do ar através das figuras Dédalo contemplando Ícaro, seu filho, morto”. A escultura apresenta a cena da morte de um aviador, enquanto um companheiro sobrevivente se despede (GARCES, 1918) e, por isso, também é chamada de “A despedida do aviador”, além de “*Unidos en la Gloria y en la Muerte*”, “*A los Mártires de la Aviación*” ou “*Ícaro y Dédalo*” (CARRASCO, 2012). Em 1937, a escultura foi transferida para o Campo dos Afonsos, na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro,

que era um reconhecido centro de instrução e formação de pilotos aéreos e, por isso, também é conhecida sob o nome “Aviadores do Campo dos Afonsos”.



Figura 23 – Escultura “Aviadores”, de Rebeca Matte Iñiguez.

Fonte: DIAS, 2017a. Disponível em:
<http://www.inventariodosmonumentosrj.com.br/index.asp?iMENU=catalogo&iiCOD=1058&iMONU=Aviadores%20do%20Campo%20dos%20Afonso>. Acesso em: 07 set. 2017.

2.5 CONSIDERAÇÕES

A origem da Praça Mauá se difere da forma como as praças brasileiras se consolidaram no espaço urbano do país. Ainda no período colonial, enquanto que as praças coloniais eram delimitações frequentemente retangulares e conformadas por edificações institucionais e religiosas, que simbolizavam a instauração do poder português e católico, a Praça Mauá, no período colonial, não era identificada como um espaço de poder. Sua extensão – quando ainda era conhecida apenas como Prainha – tinha uma morfologia linear, seguindo a orla marítima da Baía de Guanabara, e sua função social era conectada às atividades marítimas e portuárias da cidade do Rio de Janeiro. Assim, os elementos que simbolizavam o poder nas praças coloniais brasileiras – como a força e a igreja – foram instalados em uma área distante de onde hoje está conformada a Praça Mauá. Quando da época da urbanização e nomeação da praça, a Prainha se desmembrou. O Largo da Prainha – ou Largo de São Francisco da Prainha – foi o espaço que se desenvolveu, considerando-se os elementos simbólicos. A Praça

Mauá, por outro lado, teve sua história praticamente reiniciada, visto que se desvinculou totalmente da área próxima à Igreja de São Francisco da Prainha, além de ter tido seu papel como espaço público oficialmente vinculado às atividades do Porto do Rio de Janeiro, tendo, como consequência, relação

A primeira fase de transformações na Praça Mauá é marcada por sua nomeação e urbanização, que atribuiu ao espaço elementos que a caracterizaram como praça. Decorrente do Projeto de Embelezamento, Saneamento e Melhoramento do começo do século XX, o projeto de urbanização da praça transformou o espaço amplo de terra batida em uma praça baseada nos princípios estéticos franceses. A Praça Mauá era porta da cidade do Rio de Janeiro e da nova colônia e sua imagem deveria contemplar costumes e estética identificados como modernos e civilizados, baseados nos países europeus.

Afinal, os primórdios do planejamento e dos projetos urbanos no Brasil se deram bastante inspirados nos modelos vigentes na Europa, principalmente na França. A partir de demolições em grande escala, o espaço urbano brasileiro era reestruturado sob justificativas sanitárias. A semelhança entre o que ocorreu neste período com a cidade do Rio de Janeiro e com o que havia acontecido em Paris é tanta que até mesmo a reação popular se deu de forma semelhante: em Paris, Haussmann foi chamado de “homem da demolição” e, no Rio de Janeiro, Pereira Passos ficou conhecido como “o prefeito do bota-abixo”. Ou seja, ambos ficaram conhecidos por transformar a cidade a partir da destruição do espaço urbano existente para criar terreno para uma nova cidade. Além disso, tanto as transformações urbanas de Paris, quanto as do Rio de Janeiro, ocorreram em razão de interesses das classes dominantes, como a modernização do Porto no Rio de Janeiro – eixo norteador das transformações ocorridas neste período na cidade – e a instauração do governo de Napoleão III em Paris. Inclusive, as duas ficaram conhecidas por atingirem a população residente nas áreas a serem transformadas, evidenciando que as intenções das regenerações físicas extrapolavam as questões construtivas e materiais e antecipavam questões relacionadas ao zoneamento e a estratificação social da cidade.

Além disso, a reestruturação da zona portuária do Rio de Janeiro devastou as evidências escravagistas e coloniais, algumas delas recém descobertas na implementação do Projeto Porto Maravilha, de 2009, e caracterizadas atualmente como patrimônio cultural da cidade. Marcos da tradição e da cultura da cidade, portanto, foram soterrados pelo processo de embelezamento da gestão de Pereira Passos.

3 CAPITAL FEDERAL RIO DE JANEIRO

A reforma urbana da gestão de Pereira Passos culminou no êxodo dos residentes do centro do Rio de Janeiro para outras regiões da cidade. Com isso, a expansão de sua malha urbana colocou em pauta questões relacionadas ao planejamento urbano. Ainda sob as ideologias de embelezamento, na década de 1930 surgiram, no Brasil, planos urbanísticos que olhavam para o território urbano em sua totalidade. Assim, o Plano Agache introduziu ao Rio de Janeiro conceitos de zoneamento urbano e fortificou o urbanismo como disciplina. No plano de Alfred Agache, urbanista francês, a expansão da cidade foi programada a partir de um elaborado diagnóstico, contemplando eixos de transporte, espaços livres e funções da cidade.

Mesmo que tenha sido arquivado, suas influências são percebidas nas intervenções ocorridas até a data de transferência da capital federal para Brasília, em 1960. No período abordado neste capítulo, a zona portuária do Rio de Janeiro encontrava-se consolidada como área industrial e de distribuição de mercadorias e serviços e a Praça Mauá era caracterizada como interseção viária, sem deixar de ser, contudo, ainda identificada como porta de entrada e saída da cidade e do país.

3.1 RIO DE JANEIRO CENTRO COMERCIAL E INDUSTRIAL

Ao fim da gestão de Pereira Passos, a característica mais marcante da cidade do Rio de Janeiro era o movimento de expansão de sua malha urbana em direção aos subúrbios. Com as numerosas demolições no centro da cidade decorrentes do Plano de Melhoramentos do início da década de 1900, a população que ali residia passou a habitar regiões circundantes, que passavam a ser acessíveis neste momento por conta do desenvolvimento e expansão da malha de circulação ferroviária e de bondes. As linhas de ônibus movidos a motor de explosão que partiam da Praça Mauá em direção ao Passeio Público e à Praia Vermelha – linhas inauguradas para o centenário da abertura dos portos, em 1908, e tornadas permanentes em 1911 – neste momento disputavam lugar nas ruas com automóveis e bondes (KESSEL, 2001).

Os investimentos públicos, portanto, se concentravam na Zona Sul da cidade e estimularam a estratificação espacial de todo o seu território. Paulo de Frontin, prefeito do Rio de Janeiro, em 1919, fez obras, por exemplo, em Copacabana, Urca e Leblon. A

dicotomia entre as Zonas Sul e Norte foi, assim, iniciada e, segundo Kessel (2001, p. 28), estes foram eixos “rapidamente transformados em vetores de pobreza e riqueza”, visto que, na Zona Sul, estavam concentradas as residências das classes média e alta, enquanto que a Zona Norte carecia de infraestrutura básica favorável à habitação (MENDES, 2012). O Centro, por sua vez, concentrava os serviços e as fontes de trabalho. Além disso, a expansão era também provocada pelo crescimento populacional da cidade, que seguia incitado tanto pela concentração de serviços e capital que oferecia, quanto pelo movimento migratório:

O Rio dispunha de atrativos poderosos: num período de rápida expansão da economia brasileira, era o maior e mais importante centro industrial e portuário do país, oferecendo numerosas oportunidades de trabalho aos imigrantes recém-chegados (KESSEL, 2001, p. 13).

A cidade era o centro de distribuição de mercadorias e concentrava, assim, o capital e os serviços brasileiros. São Paulo, no entanto, ascendeu como centro industrial a partir de 1919 e fez com que o Rio de Janeiro, apesar de ainda atrair investimentos, brevemente perdesse sua soberania na economia do país. Porém, esses investimentos continuados fizeram com que, já em 1920 a cidade recuperasse sua economia, o que perdurou até a década de 1960. Assim, o Rio de Janeiro passou a ser centro financeiro, de negócios, indústrias, lazer e cultura (SILVA; VERSIANI, 2015).

Entre 1920 e 1922, o prefeito Carlos Sampaio propôs grandes mudanças no tecido urbano da cidade. Ocorreram, neste período, o arrasamento do Morro do Castelo, o aterro da Lagoa Rodrigo de Freitas – para seu embelezamento e saneamento – e as obras em função do Centenário da Independência – com a grande exposição de pavilhões que representassem a arquitetura e as atividades brasileiras, tal como a apresentação de produtos estrangeiros para os brasileiros (BENCHIMOL, 1992). Portanto, as mesmas justificativas higienistas, sanitaristas e de embelezamento recaíam sobre as intervenções urbanísticas propostas por Carlos Sampaio:

A Exposição não teria somente o caráter de uma vitrine dupla, onde os visitantes do exterior conheceriam a riqueza e as potencialidades do país e onde os brasileiros teriam a oportunidade de tomar contato com as maravilhas do estrangeiro; o espaço tomado ao mar e ao Castelo deveria ser também um espelho, onde a cidade e a nação pudessem buscar a imagem que verdadeiramente queriam e deveriam projetar, a imagem do progresso, da civilização, da higiene e da beleza (KESSEL, 2001, p. 61).

Estes investimentos nas atividades turísticas, segundo o Instituto Pereira Passos (2002), levaram a população residente do centro da cidade a abandonar a região e a se deslocar para áreas mais novas e consideradas privilegiadas. Assim, a população continuava a se espalhar por todo o território da cidade e a atrair novos imigrantes. Em vista de sua expansão, se fazia necessário repensar a organização urbana, suas estruturas e zonas. Portanto, era questão imprescindível para o desenvolvimento da cidade pensar seu planejamento. Isso levou Antonio Prado Junior – ao tomar posse da prefeitura do município do Rio de Janeiro, em 1926 – a encomendar um plano urbanístico para remodelar a cidade, planejar sua expansão e torná-la, enfim, novamente uma metrópole moderna (BENCHIMOL, 1992).

Logo, o Plano Agache foi elaborado entre 1927 e 1930 (KESSEL, 2001) e caracterizou-se como o primeiro plano urbano do Rio de Janeiro. O urbanista francês Alfred Agache definiu diretrizes a partir de uma profunda análise da cidade, sobre a qual foram identificadas duas funções urbanas principais: o Rio como capital e o Rio como porto e mercado comercial e industrial (AGACHE, 1930). A Zona Portuária, portanto, ainda ocupava papel significativo na cidade e foi acompanhada pela valorização da Praça Mauá, a qual foi reforçada como lugar de turismo e de câmbio com a construção do Terminal de Passageiros do Porto do Rio e da sede do Jornal “A Noite”, dando início à verticalização da cidade.



Figura 24 – O Porto do Rio em 1930 – Ilustração de Guta.

Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002 – Série “Um passeio pelo tempo”. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em 10 abr. 2017. / Adaptada pela autora.

Na área central da cidade, importantes obras eram construídas novamente sob a política de expulsão da população de baixa renda residente nos terrenos por onde passariam as obras. Seguindo os mesmos princípios da construção da Avenida Central, a Avenida Presidente Getúlio Vargas, por exemplo, um dos principais eixos viários do

centro do Rio de Janeiro atualmente, rendeu demolições de diversos terrenos, alguns dos quais até hoje não foram ocupados (BARANDIER, 2003). Tal avenida foi inaugurada em 1944 e construída a partir do Plano de Obras de Édison Passos, segundo Gerson (2000), que complementa:

A abertura da Avenida Presidente Vargas pelo Prefeito Henrique Dodsworth, no Estado Novo, subverteu fundamentalmente a paisagem urbanística e social da Cidade Nova, sobre o Mangue, ao convertê-la tão depressa na mais larga e na mais espetacular das artérias-mestras do Rio moderno (GERSON, 2000, p. 183).

Ainda que planejada, Abreu (1988) considera que a expansão física da cidade neste momento se alastrou de forma mal estruturada. A partir de 1945, a população da Zona Sul teve um aumento considerável, mas o deslocamento em transporte de massa para o Centro – principal localização das fontes de renda – era precário, assim como o planejamento da infraestrutura básica para a região. As soluções para o problema viário do núcleo metropolitano, por sua vez, só começaram a ser estudadas na década de 1950:

A partir da administração Dulcídio Cardoso (1952-1954), são iniciadas então as obras de desmonte do Morro de Santo Antônio (um projeto já antigo), que permitiriam tanto a criação de terrenos valorizadíssimos em plena área central, como forneceriam a “materia-prima” necessária à construção de um grande aterro que, acompanhando o traçado da antiga Avenida Beira Mar, serviria de base à construção de vias expressas ligando o Centro a Copacabana. Com o intuito de dar prosseguimento a essas vias expressas na área central da cidade, a mesma administração criou o Serviço Técnico da Avenida Perimetral, a qual deveria ligar a parte terminal das vias expressas construídas sobre o aterro com a Avenida Brasil, através de elevados e túneis subterrâneos (ABREU, 1988, p. 131).

O desmonte do Morro de Santo Antônio resultou no Aterro do Flamengo, um grande parque inaugurado em 1965. O terreno resultante do desmonte, no Centro do Rio, mais tarde se tornou o Largo da Carioca, preservando-se o Convento de Santo Antônio e a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco da Penitência. Além disso, foram abertas também a Avenida República do Chile e a Avenida República do Paraguai, importantes vias do atual centro da cidade.

3.2 EMBELEZAR, ORGANIZAR

Entre 1927 e 1930, foi formulado o “Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento” da cidade. A intenção era que o crescimento e o desenvolvimento do Rio de Janeiro fossem estruturados levando em conta as atividades vigentes nas regiões já estabelecidas. Para tanto, o então prefeito Antonio Prado Junior contratou Agache para a elaboração do novo plano urbanístico da cidade (REIS, 1993). Este viria a demarcar o início dos planos diretores (PIRES, 2010; LEME, 1999) e, por isso, é considerado um marco para a história do planejamento urbano no Brasil. Agache trazia a inovadora ideia de que o principal objetivo dos planos urbanísticos seria trabalhar a articulação entre todas as regiões da cidade – através do sistema viário e de transporte – e de que o estabelecimento de zonas, diretrizes e parâmetros urbanísticos deveria ser gerado a partir de um diagnóstico profundo da situação urbana.

Alfred Donat Agache foi um arquiteto e urbanista francês, graduado em 1905 na Escola de Belas Artes de Paris (PEREIRA, 2013), secretário da Sociedade Francesa de Urbanistas e professor do Instituto de Urbanismo de Paris (LEME, 1999). Chegou ao Brasil em 1927 e, durante os três anos que permaneceu no país, ministrou diversas palestras sobre urbanismo em outras cidades brasileiras além do Rio de Janeiro, como Belo Horizonte, Recife, São Paulo, Porto Alegre e Curitiba, para as quais também planejou intervenções (LEME, 1999; PIRES, 2010).

Antonio Prado Junior justificou a escolha da contratação de Agache justamente por seu envolvimento científico com o urbanismo, assim esperando que o arquiteto desenvolvesse o plano urbanístico para a cidade de forma moderna e inovadora. Agache viu no Brasil, portanto, uma possibilidade de experimentar novas práticas e diretrizes urbanísticas. Além do mais, o país ainda não apresentava legislação consolidada e, por isso, seu plano conformava conceituações e levantamentos histórico, econômico e social para sua fundamentação (LEME, 1999). Assim, a elaboração do Plano Agache se justificou:

[...] na necessidade de se adequar a cidade à existência de um setor industrial, que se tornara realidade a partir da Primeira Guerra Mundial e que reclamava por infraestrutura, além de realizar obras de remodelação em resposta às expectativas de uma burguesia urbana inspiradas em um modelo europeu de cidade (REZENDE, 2014, p. 3).

Apesar de ainda fazer presente em si as propostas de embelezamento como herança dos planos urbanísticos das décadas anteriores, o Plano Agache apresentava uma abrangência territorial da cidade tanto em caráter físico, quanto social. Influenciado por biólogos (KESSEL, 2001), Agache introduziu no urbanismo brasileiro a utilização do termo “diagnóstico”, para definir o processo de análise da situação urbana, enxergando a cidade como um “organismo urbano” (AGACHE, 1930, p. 6). O seu plano foi publicado em 1930, sob a forma de livro, com mais de quatrocentas páginas.

Em razão das numerosas palestras que Agache ministrou no país, na primeira parte do livro são desenvolvidas questões conceituais sobre urbanismo e planejamento e apresenta-se dividida em cinco conferências: (1) “O que é o urbanismo”; (2) “Como se elabora o plano de uma cidade”; (3) “Cidades-jardins’ e ‘favelas’”; (4) “A fotografia aérea e a planta das cidades”; (5) “Ensino e propaganda do urbanismo em França”. O plano foi, portanto, iniciado pela conceituação do urbanismo como campo de atuação que se encontra entre a arte, a ciência e a filosofia social, onde os planos urbanísticos deveriam ser resultado de estudos da geografia urbana e da topografia. O autor apresenta, ainda, um guia de elaboração de planos urbanísticos que perpassa por diversas fases do projeto, onde aponta três elementos principais que guiam o desenvolvimento dos planos: “circulação”, “digestão” e “respiração”. Sendo “circulação” o sistema viário e de transporte coletivo; “digestão”, o saneamento; e “respiração”, o sistema de espaços livres públicos.

Nota-se, portanto, a acepção do urbanista pela terminologia biológica para a categorização analítica da cidade. Além disso, a análise também faz parte da composição geral dos planos diretores, juntamente com a história e a síntese. Agache compara ainda as cidades-jardins, de Ebenezer Howard, e as favelas, que já faziam parte do tecido urbano carioca. O autor descreve as favelas como cidades-satélites, pois seriam aglomerações espontâneas que se comportam como cidades autônomas, mesmo que estejam ligadas a um centro.

Posteriormente a esse panorama sobre o urbanismo, o autor inicia seus relatos sobre a cidade do Rio de Janeiro. Efetivamente, o plano urbanístico para a cidade do Rio de Janeiro é dividido em três partes. Na primeira parte, o autor analisa a situação urbana da cidade e seus constituintes antropológicos, sociológicos e geográficos; na segunda parte, é apresentada a proposta concebida por Agache, que perpassa questões sobre todo o território da cidade; e, na terceira, se dedica especificamente ao saneamento da cidade. Em cada um dos dois capítulos da primeira parte aborda a história do desenvolvimento da cidade, desde sua fundação até o ano de

elaboração do plano, em uma análise documental, além de explorar as características da morfologia e da situação urbana da cidade, enfatizando seus pontos positivos.

Na segunda parte, o autor desenvolve, no primeiro capítulo, o embasamento para a concepção do plano proposto, onde versa sobre seu ponto de vista quanto ao potencial da cidade do Rio de Janeiro, baseando-se na legislação e regulamentação, na habitação, no zoneamento e na estética possíveis para a futura cidade. Em seguida, Agache entra no plano urbanístico propriamente dito. O plano tinha como principal núcleo de distribuição de serviços a parte industrial da cidade, ou seja, a zona portuária. Por isso, os eixos de circulação propostos por Agache concentravam-se ali e se conectavam ao que o autor chamou de “cinco dedos” (AGACHE, 1930, p. 137). Nas intersecções deste plano de circulação estariam as praças, que contribuiriam para a fluidez dessa circulação. Essa conexão é demonstrada pelo diagrama da Figura 24 a seguir, onde nota-se a presença da Praça Mauá como grande articuladora espacial.

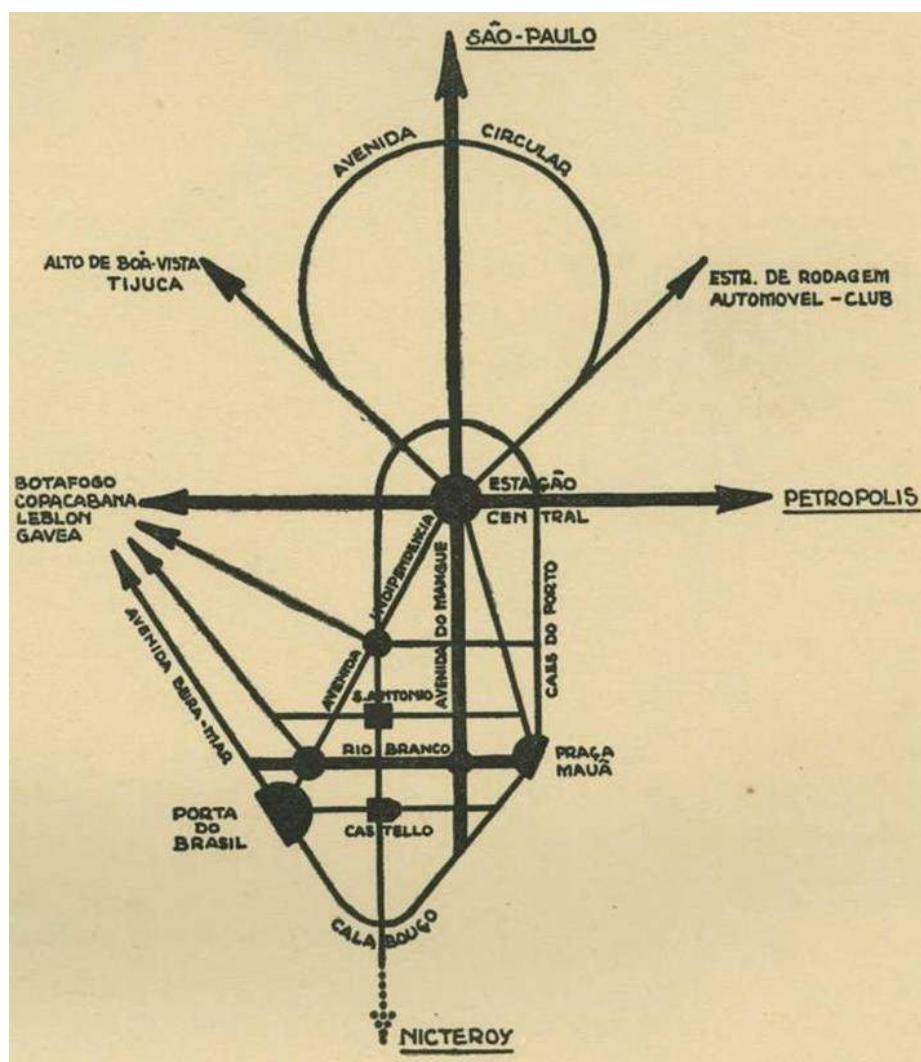


Figura 25 – Diagrama da conexão entre os “cinco dedos” da cidade do Rio de Janeiro.

Fonte: AGACHE, 1930, p. 137.

Ainda na segunda parte, o autor discorre sobre o que chama de “elementos funcionais do plano diretor” (AGACHE, 1930, p. 157). Estes elementos seriam o que conformaria o sistema de zonas urbanas, elaborado a partir de funções pré-definidas ao longo do desenvolvimento da cidade, como o centro legislativo e administrativo, o centro de negócios, os centros de comércio, os centros industriais, os bairros residenciais, os bairros universitários e os centros recreativos, além da inclusão do que o autor chamou de “três portos” (AGACHE, 1930, p. 157): o porto industrial, o porto comercial e o porto de aviação. O porto industrial daria lugar ao chamado Bairro Industrial, onde hoje são os bairros do Caju, São Cristóvão e Santo Cristo; o porto comercial diria respeito ao embarque e desembarque de passageiros, destinado ao Cais da Gamboa e da Saúde; já para o porto da aviação seriam definidos terrenos para aterrissagem e decolagem de aviões, visto que a navegação aérea encontrava-se em desenvolvimento. Eram eles: o Campo dos Affonsos, para instrução e formação de pilotos; a península do Calabouço, para voos comerciais de pequenos percursos; e a Ilha do Fundão, para voos de longo percurso e de intercontinentais. A Praça Mauá estaria localizada na interseção entre as zonas industrial, de residência e de negócios, não havia, entretanto, um projeto formal específico para seu espaço.

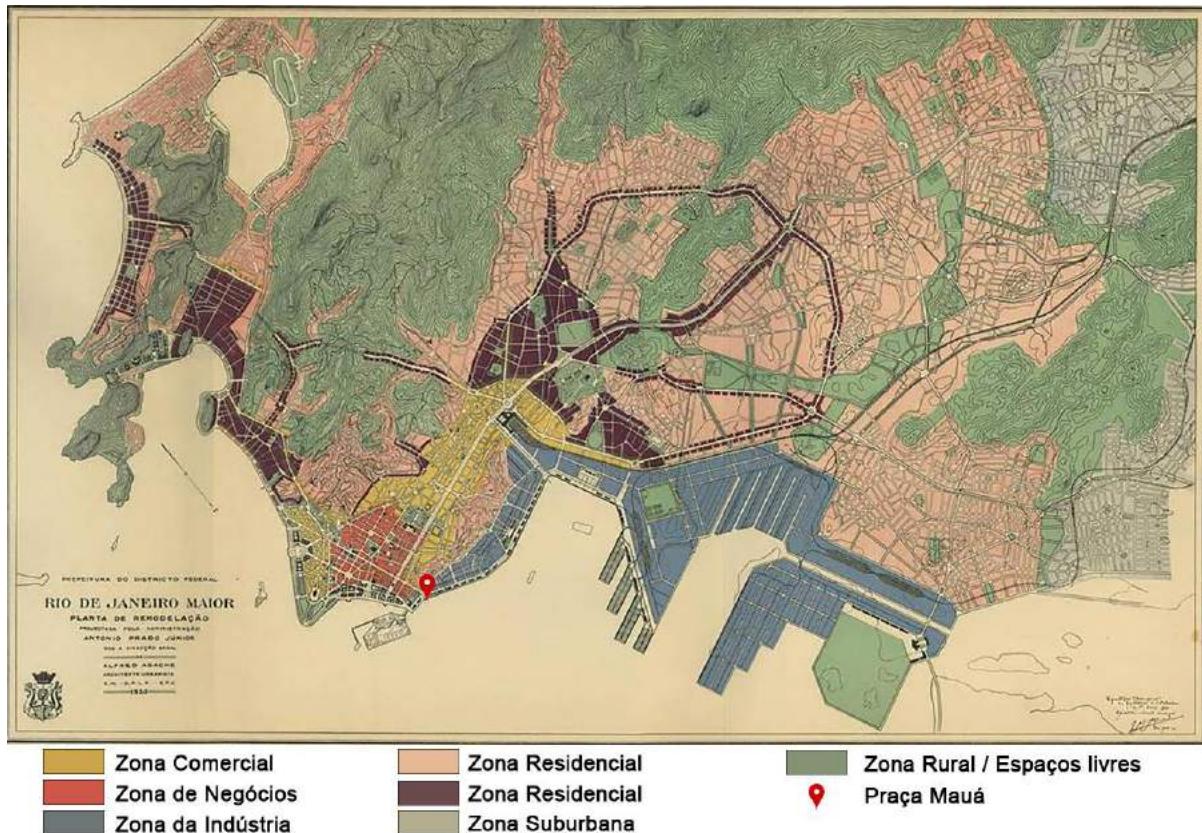


Figura 26 – Planta de zoneamento para a cidade do Rio de Janeiro, elaborada por Agache.

Fonte: AGACHE, 1930, s/p. / Modificada pela autora, 2018.

Ao fim da segunda parte, Agache projetou alguns edifícios públicos que considerou importantes para contribuir para o “embelezamento do organismo urbano e a expressão do gênio cívico” (AGACHE, 1930, p. 211). Neles, preza pela monumentalidade, verticalidade e estética.

Na terceira parte, o arquiteto se concentra no saneamento da cidade, a partir de um estudo geográfico que incluiu características particulares do clima e da geografia do Rio de Janeiro. Ainda se utilizando de termos e conceitos que se remetem à biologia e à medicina, discorre sobre a cidade através de analogias ao corpo humano. Agache identifica como principais problemas sanitários o abastecimento de água; as inundações e escoamento das águas pluviais; e o saneamento urbano. Por fim, discorre detalhadamente sobre cada um destes problemas, propondo soluções.

O autor enfatiza que a eficácia dos planos diretores depende da transformação do plano em lei, e da criação de uma repartição pública permanente para que fossem discutidas as questões ali expostas, possibilitando sua aplicação. Ele também propôs que as modificações de uma cidade fossem de conhecimento de sua população, de forma que ela se torne entusiasta das mudanças, mesmo que não seja intervenções submetidas à votação. Abaixo, os objetivos do plano diretor, mais especificamente este elaborado para o Rio de Janeiro, são resumidos:

Ele tem por fim marcar o caráter das vias a serem criadas ou modificadas, determinar a localização, na sua extensão e disposição, das praças, largos, jardins públicos, campos de jogos, parques, espaços livres, novos cais, etc.; repartir os edifícios públicos e os monumentos de modo a obedecerem uma ordem arquitetural própria a destaca-los e dar-lhes valor, fazendo-os colaborar no embelezamento da paisagem urbana, e indicar enfim, os diferentes bairros conforme a destinação rigorosamente refletida que lhes foi designada (AGACHE, 1930, p. 321).

A paisagem urbana carioca já havia sido comentada por Agache em seu plano, ao dizer que a cidade apresentava atrativos que não se desdobravam da ação humana. Porém, a ordem, a monumentalidade e a estética se faziam presentes no plano de Agache objetivamente, transparecendo-se ideologicamente modernista, sob o ponto de vista de Berdoulay (2003), por considerar o espaço público apenas em suas funções de circulação e respiração da cidade. A complexidade e a vitalidade urbanas não estavam presentes em suas análises, pois estas pautavam-se no desenvolvimento social e não no econômico. A proposta curvou-se à abordagem funcionalista, que segue exposta no embasamento do zoneamento para a futura cidade.

A abordagem funcionalista do Plano Agache também é comentada por Rezende (2014). A autora diz que, mesmo que Agache tenha se utilizado do academicismo e da monumentalidade para exaltar a estética da futura cidade, a proposta do arquiteto baseia-se na eficiência da cidade. Além disso, Agache também se apoiava no conhecimento científico para gerar suas análises e propostas (LEME, 1999). Ademais, a principal marca do plano na cidade foi o arrasamento do Morro do Castelo (REZENDE, 2014). O Plano Agache deu oportunidade para que a prefeitura do Rio de Janeiro colocasse em prática este antigo projeto, que já havia estado em discussão na administração de Carlos Sampaio, entre 1920 e 1922, e, novamente, na gestão de Alaor Prata, entre 1922 e 1926, quando gerou comoção da população em razão dos gastos que de si decorreriam (KESSEL, 2001). Esta foi a principal marca do plano na cidade, pois, depois da derrubada do morro, foram realizadas parte do que havia sido proposto para o sistema viário e de construção e aproveitamento de terrenos (REZENDE, 2014).

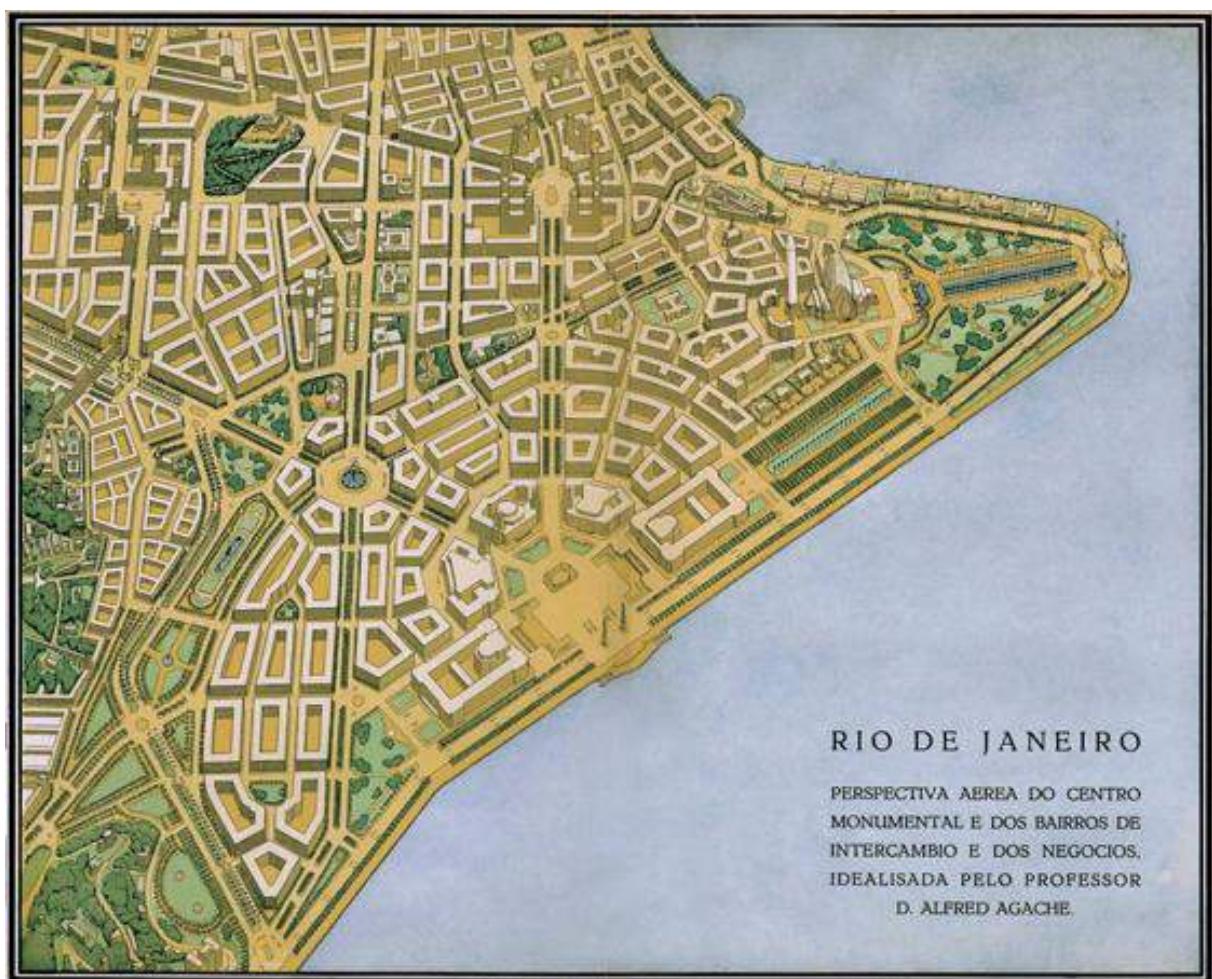


Figura 27 – Perspectiva aérea da área central do Rio de Janeiro, Plano Agache, 1930.

Fonte: AGACHE, 1930, s/p.

Mesmo que o Plano Agache não tenha sido executado, visto que foi arquivado durante a Era Vargas, ele nunca perdeu sua importância. Seu intenso estudo e teorização das funções e características da cidade do Rio de Janeiro reverberou e, ainda hoje, é referência para o planejamento, pois ampliou a discussão sobre zoneamento e contribuiu para a formulação de legislações urbanísticas no Brasil (BERDOULAY, 2003). No Rio de Janeiro, sua proposta foi parcialmente executada por administrações seguintes a de Antonio Prado Junior e o conceito de cidade-jardim – que havia se tornado conhecido pela população carioca a partir do plano – foi usado de forma comercial (GIMENES, 1998).

A maior contribuição efetiva do plano para a cidade do Rio de Janeiro refere-se ao zoneamento. A exemplo disso, nos anos seguintes, a Zona Portuária foi consolidada como área industrial e de serviços. Como consequência, as zonas mais afastadas do Centro se reafirmaram como áreas residenciais, impondo-se a necessidade de otimização do transporte coletivo. A ação sobre o espaço urbano carioca referente ao Plano Agache se trata, portanto, não como uma ação efetiva, mas sim como uma ação influenciada.

3.3 A PRAÇA MAUÁ COMO JANELA PARA O MUNDO

A partir do Plano Agache e da consolidação da Zona Portuária, a Praça Mauá foi, cada vez mais, tratada como articuladora do fluxo viário, mesmo que tenha se mantido como porta de entrada e saída da cidade. O sistema de objetos da praça neste momento é caracterizado, portanto, pelas intervenções em seu traçado para absorver tal fluxo, pela construção do Píer Oscar Weinschenk, além da construção da Estação Terminal de Passageiros do Porto do Rio, do Edifício “A Noite” e do Terminal Rodoviário Mariano Procópio. Tais intervenções apresentam-se como respostas às definições e às propostas de monumentalidade e de consolidação do caráter comercial da região, ambos abordados no Plano Agache.

A Praça Mauá seguiu por um tempo de valorização e atratividade, ao exercer funções políticas como palco de manifestações e reivindicações, a partir da construção da sede do Jornal “A Noite”. Porém, sucumbiu a partir dos anos 1950, quando o Centro passou a ter suas atividades predominantemente voltadas ao serviço e ao comércio, o que gerou decadência e esvaziamento da região (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). Por isso, o momento abordado neste capítulo é o auge da Praça Mauá como

espaço simbólico para a cidade, explicado por Cezar e Castro (1989, p. 64) pelo fato da praça representar uma “janela para o mundo” para os cariocas.

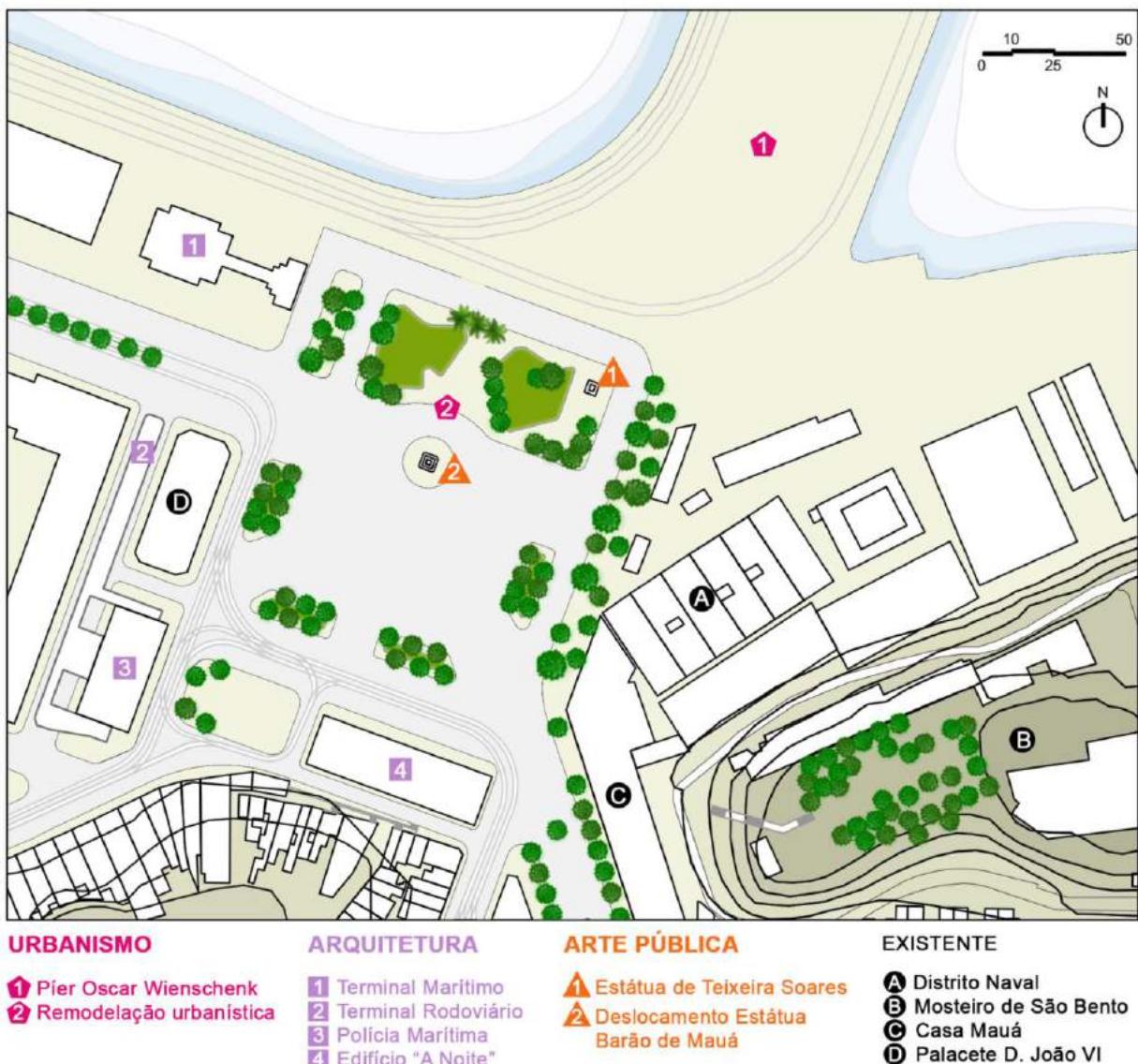


Figura 28 – Planta da Praça Mauá, década de 1960.

Fonte: Elaborada pela autora, 2018.

3.3.1 Urbanismo

As intervenções urbanas ocorridas na Praça Mauá neste período têm a ver com a consolidação da zona portuária. Em sua análise, Agache (1930) apontou as diversas funções exercidas pelo porto no contexto da cidade do Rio de Janeiro. Além da função turística, caracterizada pelo embarque e desembarque de passageiros, tanto em rotas nacionais quanto internacionais, o porto apresentava três funções econômicas principais: regional, industrial e comercial. A função regional se refere à zona de impacto econômico, que seria conformada não só pela cidade do Rio de Janeiro, como também

por São Paulo, Minas e parte do estado de Goiás. A função industrial se refere à importação de matérias prima a serem distribuídas para as indústrias da cidade. Por fim, a função comercial está atrelada à redistribuição dos produtos recebidos, muitas vezes em um movimento de renegociação de mercadorias paradas em seus armazéns. Estas funções foram fundamentais para as intervenções urbanísticas ocorridas na Praça Mauá neste período, pois foram de ordem viária e de aumento da área de píer (AGACHE, 1930).

Com a crescente presença dos automóveis e a necessidade de um fluxo mais eficiente, a praça se comportava como intersecção viária do sistema de transporte e distribuição da cidade, justificando a remodelação de seus canteiros, a fim de reorganizar o fluxo de veículos. Dois dos principais eixos viários da área central da cidade se interseccionavam na Praça Mauá: a Avenida do Cais – que depois foi nomeada como Avenida Rodrigues Alves e hoje se denomina como *Boulevard Olímpico* – e a Avenida Rio Branco. Portanto, a reestruturação dos canteiros da Praça Mauá estava, de certa forma, relacionada à remoção dos canteiros centrais da Avenida Rio Branco. Logo, as obras ocorreram para que fosse gerado mais espaço para os automóveis, substituindo a arborização urbana dos canteiros centrais, no caso da avenida (CEZAR; CASTRO, 1989).



Figura 29 – Praça Mauá, 1948.

Fonte: Blog “Foi um Rio que passou”. Disponível em:
<http://www.rioquepassou.com.br/2008/05/13/ss-argentina-na-praca-maua-1948/>. Acesso em: 03 dez. 2017.

Além de ser considerada um ponto estratégico na distribuição do fluxo viário, a Praça Mauá era ainda considerada ponto de distribuição e recepção de pessoas, imagem reforçada pelo estilo de urbanização da praça e pela presença de edifícios

importantes, que se uniam à perspectiva da Avenida Rio Branco (CEZAR; CASTRO, 1989). Com a construção do novo edifício do Terminal Marítimo de Passageiros, no terreno de esquina com Avenida Rodrigues Alves, e a construção do Terminal Rodoviário Mariano Procópio, junto ao Palacete Dom João VI, reforçou-se a identidade da praça como janela para o mundo:

Se para os habitantes da capital a Praça já era o máximo em termos de modernidade, muito mais ainda deslumbrava os milhares de imigrantes do interior que aqui chegavam constantemente. De um lado, o píer com os navios oceânicos ou de cabotagem, muralhas de aço atracadas a poucos metros da rua, quem sabe até um hidroavião como o que trouxeram até ali os pioneiros portugueses da travessia oceânica, Gago Coutinho e Sacadura Cabral. De outro lado a estação rodoviária, inaugurada em 1950, e dezenas de ônibus trazendo gente de todas as partes. O ônibus em si era um sinal de progresso, que dirá uma frota inteira deles alinhados na estação repleta de malas (CEZAR; CASTRO, 1989, p. 66).

O grande fluxo de pessoas e veículos que acessavam a praça para a utilização destes terminais, transformou a grande área asfaltada da Praça Mauá em um estacionamento de automóveis. Mesmo onde não havia canteiros, ou demarcações oficiais de estacionamento, existia um desenho permanentemente seguido pelo cidadãos para estacionarem seus automóveis. Portanto, a Praça Mauá foi, aos poucos, deixando de ser um espaço público de lazer. Para a construção do Terminal Marítimo de Passageiros, o jardim público que existia no terreno foi arrasado. A união dos canteiros ao norte da praça iniciou o afastamento dos cidadãos em relação à presença da água, pois o mar já não era visto por quem estivesse na área central da praça. Junta-se a isso, a construção do Píer Oscar Weinschenk – popularmente conhecido como Píer Mauá – entre 1948-1953.

A área foi aterrada e transformada em píer em virtude de obras de ampliação do Porto do Rio. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2008) descrevem o píer como acostável nos dois lados, contendo 5 berços, com profundidades de 7m a 10m, totalizando uma superfície de 38.512m². O acréscimo da área configurou o Porto do Rio em instalações divididas em cinco trechos – o Píer Mauá, o Cais da Gamboa, o Cais de São Cristóvão, o Cais do Caju e os Terminais de Contêineres (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS, 2008) – até a data de implantação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, em 2009. A intenção era que a ampliação ficasse pronta para receber os estrangeiros para a Copa

do Mundo de 1950. Porém, a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) era recente e o público estrangeiro esperado para o evento não foi atingido. Desta forma, ainda que recém inaugurado, o píer já era subutilizado.



Figura 30 – Píer Oscar Weinschenk, conhecido como Píer Mauá, em 1962. Em primeiro plano, a Praça Mauá.

Fonte: CEZAR; CASTRO, 1989, p. 83.

Apesar da articulação viária e portuária, a presença do Edifício “A Noite” deu um novo sentido à Praça Mauá. Por ser endereço da imprensa nacional, a praça foi palco de manifestações, tanto operárias quanto de outras naturezas. Além disso, a vida noturna na Praça Mauá era intensa:

Por todo lado circulam viajantes, jornalistas, taxis, gente que vivia de serviços, de comércio e de contrabando. O fim da tarde era ocupado por uma boemia vespertina, característica da primeira metade do século, onde artistas e intelectuais bebiam chope e liam os jornais da tarde, e à noite abriam os cabarés, restaurantes e casas de dança: a Praça Mauá por muitos anos conquistou à Lapa a predominância da vida noturna da cidade, agora aberta para o mundo. Os ambientes eram movimentados e corria muito dinheiro, expresso em todas as línguas que falavam os marinheiros em busca de bebidas, negócio e

mulheres. A Praça vivia dia e noite no ritmo do porto, atenta ao calendário de chegada dos navios numa época em que as viagens de avião eram apenas uma possibilidade (CEZAR; CASTRO, 1989).

Portanto, neste momento, a realização de estruturas adequadas para os meios de transporte viários não desvinculou a Praça Mauá das atividades portuárias. Com a maior parte da vida urbana e da imagem da praça voltadas ao porto, seu uso foi alterado pela presença da Rádio Nacional, marcando o maior momento de valorização da Praça Mauá, ao mesmo tempo que marca também o início de sua degradação ao ser cenário de atividades clandestinas e ao ter sua área efetiva de interação com o mar reduzida com a presença do novo píer.

3.3.2 Arquitetura

Ao ser tratada como estrutura viária de articulação e distribuição de fluxos de automóveis e mercadorias, dois dos três elementos arquitetônicos que foram construídos na Praça Mauá no recorte temporal deste capítulo foram voltados ao transporte. Mesmo que em parcelas distintas dessa primeira metade do século XX, estes dois edifícios foram construídos com a preocupação de fornecer melhoria na qualidade do transporte de massa interestadual. A Estação Terminal de Passageiros do Porto do Rio, voltada ao transporte marítimo, foi concluída em 1930; e o Terminal Rodoviário Mariano Procópio, voltado ao transporte rodoviário intermunicipal de massa, construído em 1950. Os terminais reforçaram a imagem da Praça Mauá como porta de entrada e saída da cidade do Rio de Janeiro e modernizaram a recepção dos visitantes, visto que as instalações anteriores eram precárias ou inexistentes. Além destas edificações, o edifício “A Noite” foi incorporado ao conjunto arquitetônico da Praça Mauá em 1928, adicionando a ela uma nova função. A presença da imprensa nacional na praça movimentou o espaço com público que acompanhava os programas ou aqueles que desejam manifestar-se frente à imprensa.

A Estação Terminal de Passageiros do Porto do Rio teve sua construção iniciada em 1926 e sua conclusão datada de 1930. Iniciativa do Touring Club do Brasil – rede de apoio e prestação de serviços ao turismo –, o projeto visava a melhoria da recepção dos passageiros de origens internacionais que chegassem à cidade do Rio de Janeiro, além de servir como armazém de bagagens (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). O programa do terminal conta com instalações para os órgãos federais e

estaduais de atuação na atividade portuária, além de lojas, restaurantes e posto de informações turísticas (PÍER MAUÁ, [201-I]).



Figura 31 – Porto do Rio. Estação Terminal de Passageiros ao centro.

Fonte: Autor desconhecido, c. 1939. Disponível em: <http://www.ploung.com/brazil_13.htm>. Acesso em: 01 mar. 2018.

O Terminal Rodoviário Mariano Procópio também foi iniciativa do Touring Club do Brasil. No final da década de 1940, a Praça Mauá concentrava todas as linhas municipais e interestaduais dos ônibus da cidade do Rio de Janeiro, que estacionavam junto às suas calçadas para fosse feito o embarque e o desembarque dos passageiros. Ainda, edifício onde desejava-se instalar o novo terminal havia sido construído no começo na década de 1940, para abrigar a Polícia Marítima e o Corpo de Bombeiros Marítimos (DIÁRIO DA NOITE, 1940).

Em estilo modernista, o prédio se erguia em oito andares sob pilotis livres, área que foi utilizada para a construção Terminal Rodoviário. Através dos pilotis, tinha-se acesso à parte de trás do edifício onde ficava a marquise – Figura 32 – que servia de abrigo para as plataformas dos ônibus. A capacidade do terminal era de vinte ônibus em operação simultânea, além dos guichês de venda de bilhete de passagem. Antes da construção do terminal, os guichês eram localizados nas lojas térreas da Praça Mauá, como por exemplo na Casa Mauá (CEZAR; CASTRO, 1989). Após a instalação do

terminal, o edifício manteve as instalações à serviço da polícia da cidade. Nos andares superiores, o edifício abrigava ainda o Hospital da Polícia Civil (IGREJAS, 2012).



Figura 32 – Marquise do Terminal Rodoviário Mariano Procópio. À esquerda, parte do Palacete Dom João VI, seguido do edifício do terminal.

Fonte: IBGE, 2018. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=440099>>. Acesso em: 03 dez. 2017.

No entanto, Cezar e Castro (1989) apontam que, mesmo com a construção do terminal, a quantidade de linhas e veículos era superior à capacidade da edificação e, assim, alguns pontos de ônibus continuavam nas ruas dos arredores e na Praça Mauá. Com o decorrer do tempo, algumas linhas tiveram seus pontos transferidos para outras regiões da cidade, a fim de desafogar o terminal e a praça. As linhas da Baixada Fluminense foram transferidas para um terminal próximo a Central do Brasil e as linhas da zona sul foram transferidas para a Esplanada do Castelo. Juntou-se a isso a decadência dos bondes em 1960, culminando no esvaziamento da Praça Mauá. Por fim, ocorreu a transferência das atividades do Terminal Mariano Procópio para o Terminal Rodoviário Novo Rio, em 1965 (CEZAR; CASTRO, 1989).

O terceiro edifício construído na Praça Mauá neste período foi o Edifício Joseph Gire. Construído em 1929, e conhecido como Edifício “A Noite”, por ser a sede do jornal homônimo, levou o nome do arquiteto que o projetou, o mesmo que elaborou o

projeto do Hotel Copacabana Palace. A edificação foi construída no terreno onde existia o Liceu Literário Português e tem, ainda hoje, forte presença no conjunto arquitetônico da Praça Mauá. Por sua imponência e técnica, marcou o início da verticalização da cidade (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002).

Seria o primeiro arranha-céu construído em cimento armado no Rio, cravado sobre rocha viva, com 22 andares que correspondem a 30 dos prédios atuais. O edifício de *A Noite* vai se tornar um marco visual da cidade, quase tão imponente quanto o Corcovado e o Pão de Açúcar. Encimado por um letreiro luminoso com o nome do “vespertino da cidade”, seria a primeira visão noturna dos passageiros dos transatlânticos ou dos itas do Lloyd Brasileiro ao cruzarem a baía de Guanabara (SAROLDI; MOREIRA, 2005, p. 30).

A construção do edifício estava ligada à fase de expansão do jornal, fundado em 1911. O diretor Irineu Marinho, que havia iniciado o jornal com Joaquim Marques da Silva, teria renunciado ao cargo de direção. Em assembleia, o jornalista Geraldo Rocha se associou ao jornal com o objetivo de gerir tal expansão, inclusive a construção da nova sede (SAROLDI; MOREIRA, 2005).



Figura 33 – Edifício “A Noite”, na Praça Mauá, c. 1950.

Fonte: Autor desconhecido. Disponível em: <<http://www.caumt.gov.br/?p=4010>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

O edifício foi projetado para abrigar salas comerciais e sua cobertura se tornou um mirante para a cidade, tendo sido acessada por turistas mediante uma taxa de visitação. Ele também se tornou um endereço comercial sofisticado e procurado por grandes empresas da época. A partir de 1936, a Rádio Nacional acomodou-se em cinco andares do edifício, sendo que no 22º estava instalado o auditório da rádio, onde aconteciam as transmissões de todos os programas, novelas e apresentações, contando com a constante presença de artistas famosos e de seus fãs, que formavam filas na Praça Mauá para participar das gravações ou apenas esperar seus ídolos entrarem no edifício (CEZAR; CASTRO, 1989).

A Rádio Nacional foi um fenômeno da comunicação em massa no país. Estava entre as cinco melhores emissoras de rádio do mundo e foi a principal da América Latina. A transmissão por rádio chegou ao Brasil em 1922, junto aos melhoramentos da Exposição Internacional do Centenário da Independência. Aos poucos, as emissoras de rádio foram ganhando espaço pela cidade e o envolvimento dos ouvintes com as transmissões foi crescendo, até que a Rádio Nacional do Rio de Janeiro foi fundada e sua sede instalada no edifício “A Noite” (SAROLDI; MOREIRA, 2005).

Em meados da década de 1970, foi cogitada sua demolição, mas o edifício foi ocupado pelas instalações do Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), além da Empresa Brasil de Comunicação e da remanescente Rádio Nacional (WERNECK, 2013). A deterioração do edifício, por fim, atingiu o interior e, em 2004, o prédio começou a ser restaurado, a partir de um convênio entre a Radiobrás – Empresa Brasileira de Comunicação – e a Petrobras (SAROLDI; MOREIRA, 2005). Em 2013, com as promessas de revitalização da zona portuária, o processo de tombamento do edifício junto ao Iphan foi desarquivado e deferido. Em janeiro de 2017, em nota oficial, o INPI afirmou ter intenções de reformar o edifício, para que este voltasse a sediar o instituto, porém sua reforma segue em discussão (INPI, 2017).

3.3.3 Arte Pública

O remodelamento dos canteiros da Praça Mauá em função da reestruturação do fluxo viário gerou um deslocamento da estátua de Barão de Mauá. Os canteiros centrais da Avenida Rio Branco foram retirados para dar mais espaço aos automóveis (CEZAR; CASTRO, 1989) e, portanto, a estátua não mais poderia ficar no centro do eixo da avenida. Localizando-se no canteiro central do extremo norte do eixo,

a estátua foi deslocada para o centro da praça, na interseção entre os eixos da Avenida Rio Branco e da Avenida Rodrigues Alves. A sua frente permaneceu voltada para o mar, como se o Barão de Mauá contemplasse a baía.

No novo canteiro, em frente ao Terminal de Passageiros Marítimos, instalou-se a estátua de João Teixeira Soares, engenheiro e economista brasileiro que trabalhou nas obras da Estrada de Ferro D. Pedro II. O artista que a esculpiu foi José Otávio Corrêa Lima, por iniciativa da Revista das Estradas de Ferro. A estátua em bronze com pedestal de granito foi inaugurada em julho de 1930. Além da figura de Teixeira Soares, o monumento conta com duas alegoria em sua base, que representam a Viação e a Agricultura. Entretanto, foi transferida em 1981 para a Rua Cosme Velho, onde permanece atualmente (DIAS, 2017b).

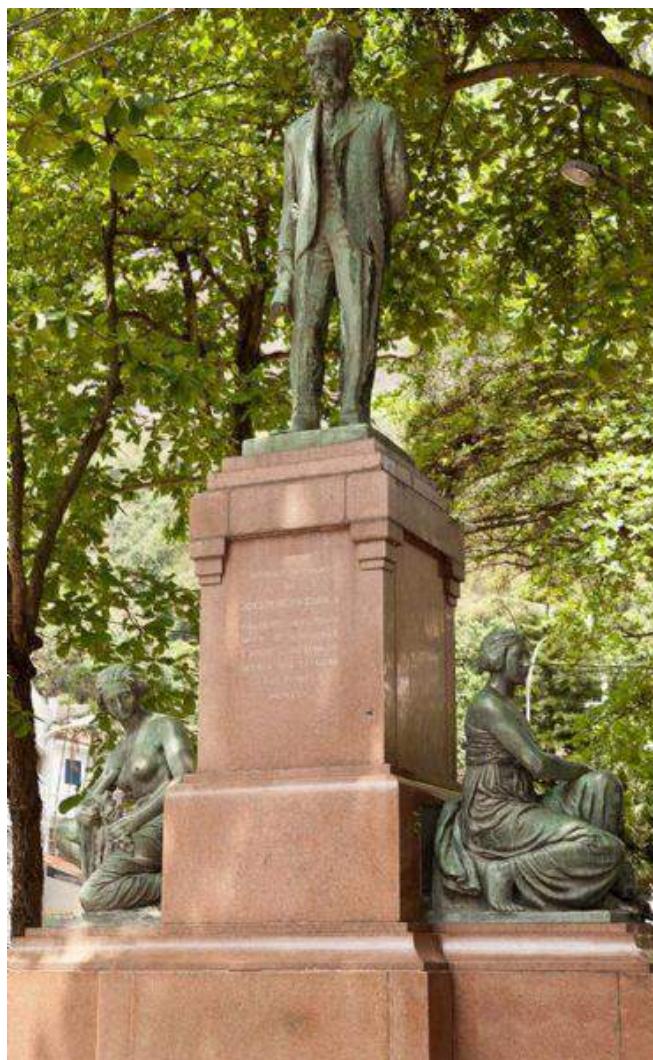


Figura 34 – Estátua de João Teixeira Soares.

Fonte: Foto de Jaime Acioli (DIAS, 2017b).

3.4 CONSIDERAÇÕES

A maior contribuição do Plano Agache foi para a consolidação do urbanismo como disciplina no Brasil, sendo até hoje objeto de estudo e de referência, por conta do nível de detalhamento da pesquisa sobre a situação urbana da cidade, antecedente a sua proposta. Além disso, o plano introduziu no Brasil conceitos modernistas de cidade, como o zoneamento. Em decorrência disso, por exemplo, a Zona Portuária se consolidou como zona de atividades industriais.

Localizada na zona industrial, a Praça Mauá, que deveria ser um espaço público de lazer, foi caracterizada como uma estrutura viária e de serviços de distribuição de bens e pessoas. Como consequência, a praça adquiriu um desenho urbano que possibilitasse e facilitasse o desempenho desta função. A Praça Mauá tinha sua área voltada aos automóveis, bondes e ônibus, e, cada vez menos, tinha espaços de permanência de pedestres ou mesmo para sua circulação, onde, porém, a Estátua de Barão de Mauá continuava como elemento de arte pública protagonista do espaço. A presença dos dois terminais de passageiros – tanto os marítimos quanto os rodoviários – também evidenciam a questão da distribuição, além dos passageiros internos da cidade, que utilizavam as linhas cujos pontos terminais eram na praça. Os terminais lotavam a praça de pessoas a esperarem os que chegavam de longe, ou mesmo os curiosos que se interessavam pelos grandes navios e pela chegada dos estrangeiros. Localizados na praça, ainda, estavam casas de câmbio, hotéis, bares e casas noturnas.

Aliado a isto, a figura do Edifício A Noite representava a conexão da cidade com todo o país. O desenvolvimento da imprensa e da rádio, baseado na comunicação coletiva e localizada ali, na Praça Mauá, acrescentou, de certa forma, um sentido cívico à praça, visto que era palco de diversas manifestações. Esta é mais uma questão singular da Praça Mauá. Ao contrário das praças brasileiras que tiveram seu processo de formação diretamente ligadas ao uso cívico, ela teve seu uso cívico desenvolvido com o tempo. A praça, neste momento, portanto, era um lugar que se abria para o mundo. Um lugar onde os cariocas se conectavam com a cultura do exterior e exportavam a cultura carioca. Sua identidade estava relacionada à presença do mundo em seu espaço e na criação de um vínculo entre os cariocas e ele.

4 ESTADUALIZAÇÃO DO RIO DE JANEIRO

A partir da década de 1950, já estavam consolidadas questões quanto a modernização da área central do Rio de Janeiro. A transferência da capital federal para Brasília ocorreu na década seguinte e teve impactos significativos para a cidade do Rio de Janeiro. Um deles foi a contratação do engenheiro Doxiadis para elaborar o plano de desenvolvimento da cidade.

O período até a década de 1980, abordado neste capítulo, foi marcado por projetos que priorizam infraestruturas básicas e infraestruturas viárias na região para sua conexão com os bairros. Com as novas estruturas e os usos do centro da cidade, inicia-se a degradação da Praça Mauá, visto que ela não mais seria considerada espaço público de lazer.

4.1 O ESTADO DA GUANABARA

Seguindo as tendências à migração para o interior do país, em 1960 a capital federal do Brasil foi transferida do Rio de Janeiro para Brasília e, assim, foi conferida à cidade a condição de estado federado. A criação de uma nova capital já era contemplada na Constituição da República, em 1891, junto à definição do local de sua possível implementação, mas o planejamento efetivo da nova capital federal na Zona Central do país só foi feito por Juscelino Kubistchek, em 1956, quando presidiu o governo. Nomeada como “Estado da Guanabara”, a cidade do Rio de Janeiro passou a ser uma Cidade-Estado e assim permaneceu até 1975, perdendo diversas das suas funções administrativas do país. (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 1993).

O governo de Juscelino Kubistchek – de 1956 a 1961 – foi baseado em diretrizes de desenvolvimento econômico da área central do país, em virtude do desejo contrário à frequente concentração de recursos nas áreas litorâneas. O seu Plano de Metas, anunciado em sua candidatura sob o *slogan* de “50 anos de progresso em 5 anos de realizações”, previa 31 objetivos, onde o 31º seria a meta-síntese: a construção de Brasília. Segundo Kubitschek (2000, p. 5 e 11, respectivamente), a ideia era que a capital fosse uma metrópole “moderna”, “urbanisticamente revolucionária”, com “grandiosidade arquitetônica” e que servisse de integração para todo o país.

Motta (2001) complementa essa ideia ao dizer que Brasília se apresentou como um elemento modernizador, um símbolo do novo momento no qual o país adentrava e que se faria visível através da arquitetura. Para Abreu (1988, p. 115), a transferência da capital “simbolizaria no espaço, através de sua localização pioneira e arquitetura moderna, a tese de prosperidade do governo”. Ao passo que para o país a transferência se mostrava favorável ao seu desenvolvimento, para o Rio de Janeiro a repercussão da transferência foi desfavorável, principalmente para o centro, que, segundo Barandier (2003), teve sua relevância enfraquecida:

A transferência da capital federal para Brasília, em 1960, produziu efeitos negativos para o Rio de Janeiro, e particularmente para sua área central, que ainda hoje são sentidos. Justamente a representação espacial do poder foi construída, na ocasião, em outro lugar, esvaziando a centralidade exercida até então por aquele espaço. Assim, entre os ingredientes que determinaram a deterioração da área central carioca, além daqueles verificados em outras cidades, esse foi também de grande importância. Se no período da industrialização pesa do país, sobretudo nos anos 1930 e 1940, verificou-se a grande ascensão de São Paulo, que assumiu o patamar mais alto dentro da economia nacional, nos anos 1960, o Rio de Janeiro teve ainda um expressivo esvaziamento político administrativo (BARANDIER, 2003, p. 62).

Para Motta (2001), porém, mesmo após a transferência, a cidade não perdeu o que chama de “capitalidade”, porque continuou sendo símbolo do país e de sua nacionalidade. Isso se deu, pois, segundo Motta (2015), o período em que a cidade permaneceu como Estado da Guanabara foi visto como o período das manifestações culturais que marcaram permanentemente tanto a cidade quanto o país, como a “Bossa Nova, o Cinema Novo, a ‘Garota de Ipanema’, a Jovem Guarda, entre outros” (MOTTA, 2015, p. 22).

No entanto, urbanisticamente, era persistente o problema viário da cidade na década de 1950, consequente do crescimento populacional da Zona Sul e do deslocamento diário para o Centro, onde permaneciam as ofertas de trabalho. Por isso, a maior parte dos investimentos públicos eram direcionados para obras de transporte, como viadutos, pontes, túneis e vias expressas. Além disso, o próprio presidente Juscelino Kubistchek trabalhava suas metas sob a influência do desenvolvimento da indústria automobilística. Em 1960, o primeiro trecho do Elevado da Perimetral foi concluído, por exemplo, a fim de descongestionar as vias existentes e ligar a Zona Sul à

Norte (RIO DE JANEIRO, 2015b). Em uma segunda fase, foram construídos a continuação da Avenida Perimetral, o metrô e a ponte Rio-Niterói (ABREU, 1988). Além disso, foi neste período que o Aterro do Flamengo – viabilizado pelo desmonte do Morro de Santo Antonio –, o Túnel Rebouças, o Túnel Santa Bárbara, o Viaduto Pedro Álvares Cabral, o alargamento da Avenida Atlântica e o Elevado Paulo de Frontin foram realizados.

Isto evidencia a influência da política de Juscelino Kubistchek sobre o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, que se desenvolveu pelo “modo rodoviário de transportes” (BARANDIER, 2003, p. 68), cujas repercussões foram desfavoráveis à qualidade espacial de sua área central. O desenvolvimento da Barra da Tijuca, do Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá fez com que os investimentos imobiliários e financeiros fossem deslocados do Centro para a Zona Oeste, criando uma nova centralidade na cidade. Além disso, para o autor, o armazenamento em *containers* foi o motim da decadência da zona portuária, junto às demolições de edificações de valor histórico, localizadas na área central, para as obras de implementação do metrô (BARANDIER, 2003).

O esvaziamento dos centros urbanos se deu, também, pela intensificação da desindustrialização, não só no Rio de Janeiro, mas também em outras cidades portuárias, como Buenos Aires. A modernização dos processos de produção e a “conteinerização” modificaram a dinâmica do Porto do Rio e foram as principais causas da dissociação da Praça Mauá ao Porto do Rio de Janeiro. Mesmo que a Estação dos Passageiros ali localizada ainda estivesse em uso, a popularização das viagens de avião diminuiu o fluxo de usuários do transporte marítimo e o porto concentrava as atividades de importação de cargas especiais e de veículos (CEZAR; CASTRO, 1989).

Ainda assim, segundo Motta (2015), a Guanabara concentrava 3.306.163 habitantes em seu território de 1.356km², ocupava o segundo lugar no ranking econômico dos Estados e tinha a maior renda *per capita* do país. Logo, o destaque nacional dado ao comércio e ao turismo do Estado faziam com que a Guanabara se mantivesse como detentora dos padrões culturais do país, assim como o Rio de Janeiro havia sido no passado, na época da *Belle Époque*:

Tradicional produtor e divulgador de padrões de gosto, hábitos e costumes da moda, o Rio de Janeiro possuía uma sólida estrutura de bens culturais, representada por teatros, cinemas, museus, bibliotecas que, ao lado das suas também tradicionais belezas

naturais, significavam poderosa fonte de renda para a cidade, maior centro turístico do país. Isso sem falar na sólida rede de instituições educacionais, representada por universidades, centros e institutos de pesquisa (MOTTA, 2015, p. 28).

Com a posse do primeiro governador eleito do Estado da Guanabara, diretrizes administrativas foram tomadas a fim de reorganizar a estrutura do Estado, cuja identidade ainda não havia se consolidado como estado federado. Tendo isso em vista, Carlos Lacerda foi um político brasileiro que ficou conhecido, portanto, pela gestão administrativa da Guanabara. Como exemplo, em 1963, foi instituída a Reforma Administrativa do Estado. Essa reforma se caracterizou por uma reforma legislativa, que visando descentralizar a administração dos setores públicos da cidade, parcelando-a e organizando-a em regiões administrativas (RIO DE JANEIRO, 2015b). Carlos Lacerda também criou um Plano de Metas para a Guanabara, assim como aquele criado por Juscelino Kubitschek para o Brasil. De acordo com Motta (2015), a ordenação do espaço urbano estava entre as três metas principais. O governador conduziu a remoção de favelas da Zona Sul e transferiu seus moradores para conjuntos habitacionais que estavam sendo construídos nos subúrbios. A proposta era que estes conjuntos ficassem localizados junto às novas zonas industriais idealizadas por Carlos Lacerda: uma na atual Avenida Brasil e outra em Santa Cruz.

Consumidora de serviços, a Zona Sul oferecia oportunidades de trabalho para uma mão de obra de qualificação diferenciada, de porteiros a domésticos, de comerciários e pedreiros. Por outro lado, a promessa de desfrutar de infraestrutura básica (água, esgoto, luz, calçamento), combinada à possibilidade de ter casa própria, exercia um forte poder de atração sobre eles. Esse projeto de remodelação urbana demandava, por isso mesmo, uma profunda mudança no sistema viário, que se materializou na abertura de túneis e construção de viadutos (MOTTA, 2015, p. 34).

A fim de promover esta grande reordenação urbana, Carlos Lacerda anunciou, em 1964, a contratação do escritório grego Doxiadis Associates para a elaboração do projeto. Em 1965, o Plano Doxiadis – objeto da próxima seção deste capítulo –, popularmente chamado “Plano Policromático”, era um programa a longo prazo, que visava o desenvolvimento urbano do Estado da Guanabara (RIO DE JANEIRO, 2015b).

"O GLOBO" NO GUANABARA

Gregos Farão Plano Urbanístico do Rio

O GOVERNADOR assinou contrato, ontem, à tarde, com a firma Doxiadis International Associadas, de Atenas, para estabelecer o programa urbanístico da Guanabara, a longo prazo. A firma ficará, também, com a incumbência de organizar um programa de ação para o planejamento e execução de projetos urgentes, cujo início será em fevereiro. O contrato basela-se em concepções de planejamento que prevêem um desenvolvimento da cidade até o ano 2000.

* * *

VIADUTO — Foram orgadas em 240 milhões de cruzeiros as obras contratadas pelo Governo para os serviços de alferro e de pavimentação de uma área da Lagoa Rodrigo de Freitas e a construção de um viaduto sobre a Rua Jardim Botânico. Essas obras destinam-se à complementação das vias que ligarão o Rio Comprido à Lagoa, devendo o viaduto estar concluído ainda no corrente ano.

* * *

ESCOLA — O Governador inaugurará, na próxima segunda-feira, às 9h30min, nova escola, com a denominação de "Héitor Borges" e capacidade para 400 alunos em dois turnos, no Jardim América, em Vigário Geral.

* * *

LIXO — A segunda usina de industrialização de lixo na Guanabara será instalada em Bangu. Para tanto, o Estado assinou contrato com uma firma particular, no valor de 185 milhões de cruzeiros. A usina deverá estar pronta no fim do corrente ano.

* * *

AVENIDA — Ainda este mês, será iniciada a retirada dos trilhos da Av. Edgar Romero, em Madureira. Logo em seguida, começarão os trabalhos de drenagem e pavimentação dessa via. A obra está orgada em cerca de 62 milhões e meio de cruzeiros.

* * *

BOLSISTAS — Na próxima terça-feira, será realizada a identificação da prova escrita dos candidatos a bolsistas auxiliares acadêmicos de Farmácia. Será iniciada às 16 horas do risco de vida.

* * *

ENERGIA — O Governo desapropriou uma faixa de terra de 30 metros de largura, na região da Estação de Tratamento do Guandu. Nessa área, a Comissão Estadual de Energia montará duas estações térmicas.

* * *

ESGOTO — Para a construção de nova etapa de instalação do sistema de esgoto sanitário Faria-Timbó, utilizando 67 880 manilhas, o Governo assinou contrato, no valor de 34 milhões de cruzeiros.

* * *

DETETIVES — Nos quadros da polícia carioca há 170 vagas de detetive. Para preenchimento delas, haverá concurso cujas inscrições se fazem encerradas no próximo dia 15. Os vencimentos iniciais são de 40 mil cruzeiros, além da gratificação.

Figura 35 – Matéria do Jornal “O Globo” de 10 de janeiro de 1964 anunciando a contratação do escritório Doxiadis.

Fonte: Acervo O Globo. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

Dois acontecimentos tiveram repercussão direta para a Praça Mauá neste momento: a construção do Elevado da Perimetral – que, constatado pelo Instituto Pereira Passos (2002), afetou a identidade da praça – e a substituição do Terminal Rodoviário ali estabelecido para o Terminal Rodoviário Novo Rio, tendo finalidade de

atender a demanda existente (RIO DE JANEIRO, 2015b). Assim, somado à decadência da Zona Portuária e à diminuição do uso do transporte marítimo, foi neste momento que a Praça Mauá entrou em seu processo de desvalorização.

Ainda em 1965, Francisco Negrão de Lima assumiu o cargo de governador da Guanabara, após o breve mandato de Raphael de Almeida Magalhães, que assumiu o governo depois da renúncia de Carlos Lacerda. Negrão de Lima assumiu as diretrizes de reordenação urbana de seu sucessor e suas obras inacabadas, além de conduzir as soluções contra os impactos das enchentes de 1966 e 1967 no morro do Cantagalo, na estrada Grajaú-Jacarepaguá e no Alto da Boa Vista (MOTTA, 2015).

Em 1970, Antônio Chagas Freitas foi o último governador eleito do Estado da Guanabara, que, em 1974, teria sua fusão ao Estado do Rio de Janeiro decretada. O governo seguiu investindo na infraestrutura urbana, em obras como a ampliação do sistema viário, de saneamento e de água, ampliação do transporte coletivo e expansão da rede de iluminação pública. Além disso, a ocupação do território da Guanabara também era um dos objetivos a serem seguidos e foi colocado em execução o Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá, elaborado por Lucio Costa em 1969, para a região da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá (MOTTA, 2015).

Além do Plano Doxiadis, o Plano Urbanístico Básico do Rio de Janeiro, o PUB-Rio, foi um sistema de planejamento urbano elaborado por técnicos da secretaria de urbanismo do Rio de Janeiro. O plano instituiu as áreas de planejamento e definiu traçados viários, padrões de uso do solo e os Projetos de Estruturação Urbana – PEU, cujo objeto eram divididos em áreas de centros e subcentros funcionais, áreas remanescentes, áreas em processo de renovação, vazios urbanos e áreas de expansão periférica (RIO DE JANEIRO, 1977).

O debate, em função da fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, era centrado na alegação de que a Guanabara vinha sendo administrada como cidade e, desta forma, não havia conquistado a autonomia de um Estado federado. Assim, com a efetivação da fusão pela Lei Complementar nº 20, de 1º de Julho de 1974, e a sua implementação, em 15 de Novembro de 1975, o Rio de Janeiro receberia novamente o título de cidade do Rio de Janeiro, desta vez capital do Estado (MOTTA, 2015).

4.2 DESENVOLVER, ORGANIZAR, AGILIZAR

Diferentemente dos planos anteriores, cujo enfoque se dava no embelezamento urbano, o Plano Doxiadis voltava seus esforços à funcionalidade e à eficiência, tendo como base o desenvolvimento econômico da cidade-estado. O plano se tornou um dos destaques da administração de Carlos Lacerda, governador do então Estado da Guanabara, pois orientou o desenvolvimento da cidade e ditou diretrizes de uso do solo urbano. Ao abordar a cidade como um organismo único, apresentou soluções por meio da aplicação da Teoria Equística, também desenvolvida por Doxiadis.

Constantinos A. Doxiadis nasceu na Grécia em 1913 e formou-se em Arquitetura em 1935, pela Universidade Técnica de Atenas. Durante o período em que foi chefe da Secretaria de Planejamento Urbano de Atenas, publicou a revista “*Regional Planning, Town Planning and Ekistics*” – “planejamento regional, planejamento de cidades e equística” – além da própria revista “*Ekistics*”, lançada em 1955, junto com Jacqueline Tyrwhitt, na qual ambos tinham o propósito de adaptar as diretrizes do urbanismo moderno que acontecia na Europa e nos Estados Unidos para a realidade de países de “terceiro mundo” (SOSA, 2008). Além da produção científica, o arquiteto participou do processo de reconstrução pós-guerra, em 1945, da Inglaterra, França e Estados Unidos e, em 1953, fundou o escritório Doxiadis Associates, onde trabalhava junto a um grupo de arquitetos e planejadores urbanos que desenvolviam planos urbanos aplicando a Teoria Equística. O escritório chegou a ter filiais na África, América, Ásia, Europa e Oceania, totalizando atuação em quarenta países ao redor no mundo (CONSTANTINOS..., 2017).

A imagem da cidade do Rio de Janeiro, neste momento, era a de uma cidade caótica e cheia de problemas, onde o plano elaborado por Doxiadis seria uma espécie de salvação:

Na sua vertiginosa expansão, a cidade ficou estrangulada entre o mar e as montanhas, avançando, de modo desordenado, ou sobre os morros ou sobre a baía, quase sempre com prejuízo das extraordinárias qualidades paisagísticas cariocas. Para salvar esse patrimônio, e solucionar os muitos problemas sociais e humanos provocados pelo crescimento desorientado do Rio, urgia tomar uma providência energética (DOXIADIS, UMA EXPERIÊNCIA, 1964).



Figura 36 – Manchete de matéria do Jornal O Globo, de 25 de maio de 1964, sobre a contratação de Doxiadis.

Fonte: Acervo O Globo. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

A contratação do escritório de Doxiadis, portanto, deu-se em um período conturbado da política brasileira, sendo firmada poucos meses antes do golpe de estado que deu início à ditadura militar. Em março de 1964, foi criada a Comissão Executiva de Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara, a CEDUG, criada a fim de gerir o contrato do governo com o escritório grego e fornecer as informações necessárias para a elaboração do plano, já que Doxiadis trabalharia de Atenas, com sua equipe original. O plano seria feito a fim de cumprir dois objetivos: o primeiro, a longo prazo, com o desenvolvimento urbano do Estado até o ano 2000, nomeado de Programa de Desenvolvimento Urbano de Longo-Prazo e Plano para o Estado da Guanabara; e o segundo, a curto prazo, com propostas para a habitação e a educação, nomeado como Programa Especial de Ação. Foram também elaborados planos intermediários que continham diretrizes a serem seguidas em intervalos entre cinco e dez anos. Estimava-se que, assim, novos conflitos e problemas não surgiriam em fases de expansão urbana e econômica, fazendo com que a implementação do plano seria facilitada. Outro aspecto relacionado à implementação do plano foi a parceria entre as iniciativas pública e privada, que se justificava em decorrência da crise financeira iniciada em 1962 (SOSA, 2008).

O fato de o governo do Estado contratar um estrangeiro para a elaboração do plano gerou resistência da população e da classe profissional dos arquitetos e urbanistas cariocas. Segundo Sosa (2008), muitos profissionais e estudantes de arquitetura foram contra essa decisão, porém Lacerda acreditava na imparcialidade da

contratação de um estrangeiro, visto que a classe profissional carioca, em sua maioria, era contra suas propostas de governo (SOSA, 2008). Pires (2010) destaca, ainda, que dizia-se que a elaboração ocorreria de forma desvinculada da realidade carioca e que, mais uma vez, seria desenvolvido um plano sob modelos não brasileiros de urbanização. Essa questão também é vista em Rezende (1982), ao apontar como os valores nacionais foram colocados à parte para a elaboração do plano. E complementa:

A escolha de um estrangeiro para a elaboração do plano de desenvolvimento demonstra o colonialismo traduzido na busca de modelos importados de cidade e, nesse caso, técnicas sofisticadas de trabalho. Dessa vez, contudo, ao contrário do Plano Agache, o modelo ideal não é o belo mas o eficiente, para o qual o *know-how* brasileiro é considerado insuficiente (REZENDE, 1982, p. 54).

No entanto, mesmo sob pressão popular, Lacerda deu continuidade à contratação a fim de, segundo Sosa (2008, p. 153), “reinventar a capitalidade do Rio”. Afinal, as propostas de Doxiadis contrapunham àquela da nova capital, pois apresentava o desenvolvimento econômico como base e não a monumentalidade arquitetônica e urbanística característica do projeto de Brasília. Além disso, em entrevista ao Jornal O Globo (DOXIADIS DARÁ AO RIO, 1964), Lacerda justificava a contratação da Doxiadis Associates por uma questão técnica e de organização do arquiteto, dizendo, ainda, que a manifestação contrária à contratação do escritório grego teria fundamentação política e não técnica.

No plano para o Estado da Guanabara, Doxiadis expressou seus conceitos científicos e sua teoria desenvolvidas nas publicações sobre a teoria Equística, onde descreve o planejamento das cidades a partir do conceito de assentamentos humanos e conjuntos sociais e ecológicos. A palavra “equística”, segundo Sosa (2008), deriva do verbo grego “*eko*”, que se traduz para “assentar-se”, e relaciona-se ao assentamento humano em diversas escalas. Desta forma, o objetivo principal do planejamento físico seria promover o equilíbrio entre o indivíduo e tais assentamentos. Este equilíbrio seria alcançado articulando-se à natureza, ao homem, à sociedade, às estruturas e às redes.

No ponto de vista de Doxiadis, o crescimento urbano, no geral, acontecia de forma desestruturada e em desequilíbrio entre o transporte, o zoneamento e a comunicação. Em 1963, quando já estava a elaborar o plano, Doxiadis declarou ao jornal “O GLOBO” (PARA DOXIADIS, 1963) que a humanidade havia perdido a

habilidade de construir cidades e que o “equilíbrio entre as conquistas do passado, as necessidades do presente e as solicitações do futuro” seria o caminho para a evolução das cidades. Desta forma, a equística seria a conexão e interface entre outras ciências humanas, atreladas ao crescimento urbano. Portanto, apresentando-se como uma abordagem científica destinada a planejadores urbanos, o autor tinha a intenção de que a teoria pudesse contribuir para que os arquitetos trabalhassem e entendessem o espaço de forma diferente daquela como haviam trabalhado até então. Doxiadis defendia o crescimento da cidade a partir de seu núcleo central, o qual deveria se expandir e se movimentar na mesma proporção e direção da expansão de sua malha urbana (REZENDE, 2016).

O objetivo era alcançar o desenvolvimento econômico a partir da qualidade infra estrutural da cidade-estado, pois, de acordo com a teoria equística, ao criarem-se grupamentos autossuficientes no território, cria-se também uma condição favorável ao desenvolvimento econômico (REZENDE, 1982). No entanto, o Plano Doxiadis é reconhecido, por Rezende (1982), como um plano utópico – pela falta de conectividade com a realidade do país –, técnico – por sua racionalidade e pela maneira como os dados foram conduzidos para gerar um diagnóstico da cidade – e de ideologia desenvolvimentista – valorizando o desenvolvimento econômico a partir de atividades industriais –, por prezar pelo ordenamento social a partir de uma estrutura urbana.

A autora apresenta o plano sob quatro pontos: estrutura urbana, habitação, saneamento básico e sistema viário. Sobre a estrutura urbana, aponta que a visão do Plano Doxiadis é descentralizada, pois enxerga diversas comunidades interdependentes no território do Estado, cujas funções deveriam ser hierarquizadas e, por isso, “desafia a realidade ao tentar reverter a tendência histórica de centralização das cidades no modo de produção capitalista, especialmente nas economias dependentes” (REZENDE, 1982, p. 85); sobre a habitação e as favelas, a autora destaca o fato de a proposta se pender à justificativa tecnicista de solução utópicas de problemas para abordar a questão das favelas, as quais o escritório propõe que sejam reurbanizadas em etapas e que parte delas seja removida; quanto ao saneamento básico, diz que o plano declara a necessidade de expansão do sistema existente, além da construção de novos, e aponta a prioridade que deve ser dada às zonas centrais e norte da cidade; por fim, as questões relacionadas ao sistema viário e de transportes são consideradas pela autora como as mais técnicas, pois a análise da situação para a qual se propõe soluções é feita matematicamente, considerando, inclusive, as

projeções futuras, em uma distribuição reticular, que evita a concentração de fluxo no Centro da cidade (REZENDE, 1982).

Para Sosa (2008), o plano apresenta, ainda, a ambiguidade – característica na administração da Guanabara naquele momento –, além de estar em coerência com a administração de Lacerda, que se baseava justamente na reformulação da infraestrutura básica da cidade para conduzir o desenvolvimento econômico eficiente:

Investir na estadualização implicava em focar os esforços na consolidação da viabilidade econômica do novo estado, do outro lado, investir na capitalidade simbólica do Rio, significava concentrar-se na cidade em si, na recuperação da malha urbana, assim como no incentivo à vida cultural e social, a essa função civilizadora que fazia do Rio o “foco de irradiação de modernidade” do país (SOSA, 2008, p. 116).

Além de abordar o território a partir da definição das comunidades hierarquizadas, o Plano Doxiadis se destaca pela estrutura viária elaborada, que foi em parte construída de fato, buscando solucionar o problema gerado pela intensificação do desenvolvimento da indústria automobilística, manifestado nas décadas de 1950 e 1960, quando as vias da cidade careciam de uma reestruturação para absorver o fluxo de veículos (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2010). Doxadiis propunha, então, um traçado de vias de deslocamentos expressos confluindo para um centro polarizador – o Centro da cidade, agora Área Central de Negócios. Era uma resposta ao crescimento populacional que se espalhava para as zonas Norte e Oeste, mas que ainda mantinham relação com o Centro, sufocando a rede viária existente. Segundo Tavares (1998, p. 9), para solucionar os problemas do Centro, Zona Portuária e partes da Zona Sul e Norte, “o DUR [Departamento de Urbanismo] sugeriu um sistema de vias cruzando a cidade e ligando bairros sem passar pelo Centro, aproveitando inclusive propostas dos anos 30 e 40”. As seis vias propostas interligavam bairros e levavam os nomes das cores: Linha Vermelha, Linha Amarela, Linha Verde, Linha Azul, Linha Lilás e Linha Marrom. Assim, o plano ficou popularmente conhecido como Plano Policromático (TAVARES, 1998). O plano também incluía o Aterro do Flamengo e a construção do Túnel Rebouças, concluído em 1967 (RIO DE JANEIRO, 2015b).



Figura 37 – Masterplan para o Rio de Janeiro, ano 2000, elaborada pela Doxiadis Associates.

Fonte: DOXIADIS ASSOCIATES, 1965 apud OAKIM, 2012.

Traçadas de forma reticular, adaptando-se à topografia, nos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste, Doxiadis desejava que o tráfego de veículos fosse distribuído uniformemente. Para Rezende (1982), o modo como o plano de Doxiadis trata a distribuição social e econômica, junto à reestruturação da malha viária, evidencia seu desejo de adaptar a cidade a um modelo pré-disposto, mesmo que se utilize de justificativas técnicas.

4.3 A INTROVERSÃO DA PRAÇA MAUÁ

Diferentemente dos sistemas de objetos abordados nos capítulos anteriores deste trabalho, que eram compostos por elementos de valorização da Praça Mauá, no período tratado neste capítulo um dos elementos constituintes do sistema de objetos da praça é o que definiu seu período de declínio e desvalorização: o Elevado da Avenida Perimetral. A construção do elevado legitimou a ruptura da relação da praça com o mar, que havia sido antecipada pela presença do Píer Mauá.

Mesmo que, mais tarde, tenha passado por uma reforma, a praça perdeu seu caráter de lazer e sucumbiu ao desenvolvimento rodoviário, sob o qual a cidade do Rio de Janeiro estava sendo pensada. Com a verticalização da cidade, o edifício “A

Noite” perdeu sua imponência e se fundiu à paisagem composta pelos edifícios do Centro, em meio a outros arranha-céus que marcaram o desenvolvimento do bairro. Ao seu lado, foi construído o Complexo Rio Branco 1, cuja altura e robustez pós-modernista se contrapõe ao edifício “A Noite”. Na arte pública, a estátua de Barão de Mauá foi novamente reposicionada, deixando de se relacionar com o mar e passando a relacionar-se com o edifício “A Noite”. Além disso, a praça recebeu em seu espaço o Monumento à Pedro Max e foi objeto de concurso público para a elaboração de uma nova escultura para o espaço.



Figura 38 – Planta da Praça Mauá, década de 1980.

Fonte: Elaborada pela autora, 2018.

4.3.1 Urbanismo

Antes mesmo que o Plano Doxiadis fosse elaborado, o problema viário do Estado da Guanabara já tinha sido colocado em pauta, visto que o fluxo de veículos aumentava conforme a indústria automobilística se desenvolvia. Além disso, o governo federal encorajava a construção de vias expressas, privilegiando o uso do automóvel particular em detrimento do transporte coletivo. Assim, a extensão da Avenida Perimetral foi pensada para desafogar o tráfego de veículos do centro, ligando a Praça XV à Avenida Brasil, em uma extensão de 7km. A intenção era que essa conexão facilitasse tanto o trajeto, entre a Zona Sul e a Zona Norte, quanto o acesso à cidade, visto que seria interligada às saídas da cidade pela Avenida Brasil e pela Ponte Rio-Niterói.

O projeto da Avenida Perimetral seguindo ao longo da frente marítima, conectando a Avenida General Justo à Avenida Presidente Vargas foi pensado em 1946, expresso no PA 4375. Chegou a ser considerada a construção de um túnel, atravessando o Morro de São Bento, mas este não foi construído (PAA 6489 e PAA 6639, de 1955). O projeto já apresentava um trecho elevado da Avenida Perimetral passando sobre a Praça Mauá.



Figura 39 – Construção do Elevado da Avenida Perimetral, Praça Mauá, 1969.

Fonte: Acervo O Globo. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/fotogalerias/av-rodrigues-alves-o-cais-do-rio-19068595>>. Acesso em: 03 dez. 2017.

A construção foi feita em etapas e o primeiro trecho – conexão entre a Avenida General Justo e a Avenida Presidente Vargas – foi inaugurado em 1960. Para tanto, foram demolidos ruas e becos ao redor do Museu Histórico Nacional, o antigo mercado municipal e alguns imóveis. A segunda etapa foi até a Praça Mauá e seguia por cima da Avenida Rodrigues Alves, contornando o Morro de São Bento. Por fim, última etapa foi a ligação com a Avenida Brasil e a Ponte Rio-Niterói, em 1978, atingindo a conclusão do elevado (RIO DE JANEIRO, 2015b). Para Pereira (1990), a presença do Elevado da Perimetral na Praça Mauá afetou sua qualidade ambiental. Além disso, o bloqueio visual que o elevado gerou interferiu, também, em sua identidade (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). Para Cesar e Castro (1989, p. 89), “o viaduto ofereceu à praça a redução do número de veículos que passavam por ali, mas em compensação fechou o horizonte aberto para o mar desde a derrubada dos trapiches e a construção do novo porto”.



Figura 40 – Praça Mauá em outubro de 2009.

Fonte: *Blog “Carioca do Rio”*. Disponível em: <<https://cariocadorio.files.wordpress.com/2009/10/pr-maua-091016.jpg?w=1024&h=736>>. Acesso em: 08 mar. 2018.

Entre 1975 e 1979, a praça foi subdividida em dois canteiros, entre os quais ficou delimitada uma rua que conectava a Avenida Rodrigues Alves à Avenida Rio Branco. Tais canteiros foram descaracterizados como áreas de permanência e a Praça

Mauá assim permaneceu até 1989. Neste ano, foi elaborado um projeto de reurbanização para a praça, que considerava justamente estes dois canteiros como espaços a serem reurbanizados. O desenho da praça não foi modificado, mas os canteiros receberam tratamento paisagístico, sob o projeto do arquiteto Ivan Ferreira. Em um, aquele junto ao edifício “A Noite”, foi elaborado um desenho de piso radial com centro na Estátua do Barão de Mauá; no outro, mais próximo ao Elevado da Avenida Perimetral, seria instalada uma nova escultura para a praça, objeto este selecionado através de um concurso, sobre o qual discorremos no item 4.3.3 deste capítulo. O projeto de reurbanização ia além ao propor a construção de um restaurante sob o viaduto, porém tal construção não foi realizada (PEREIRA, 1990).

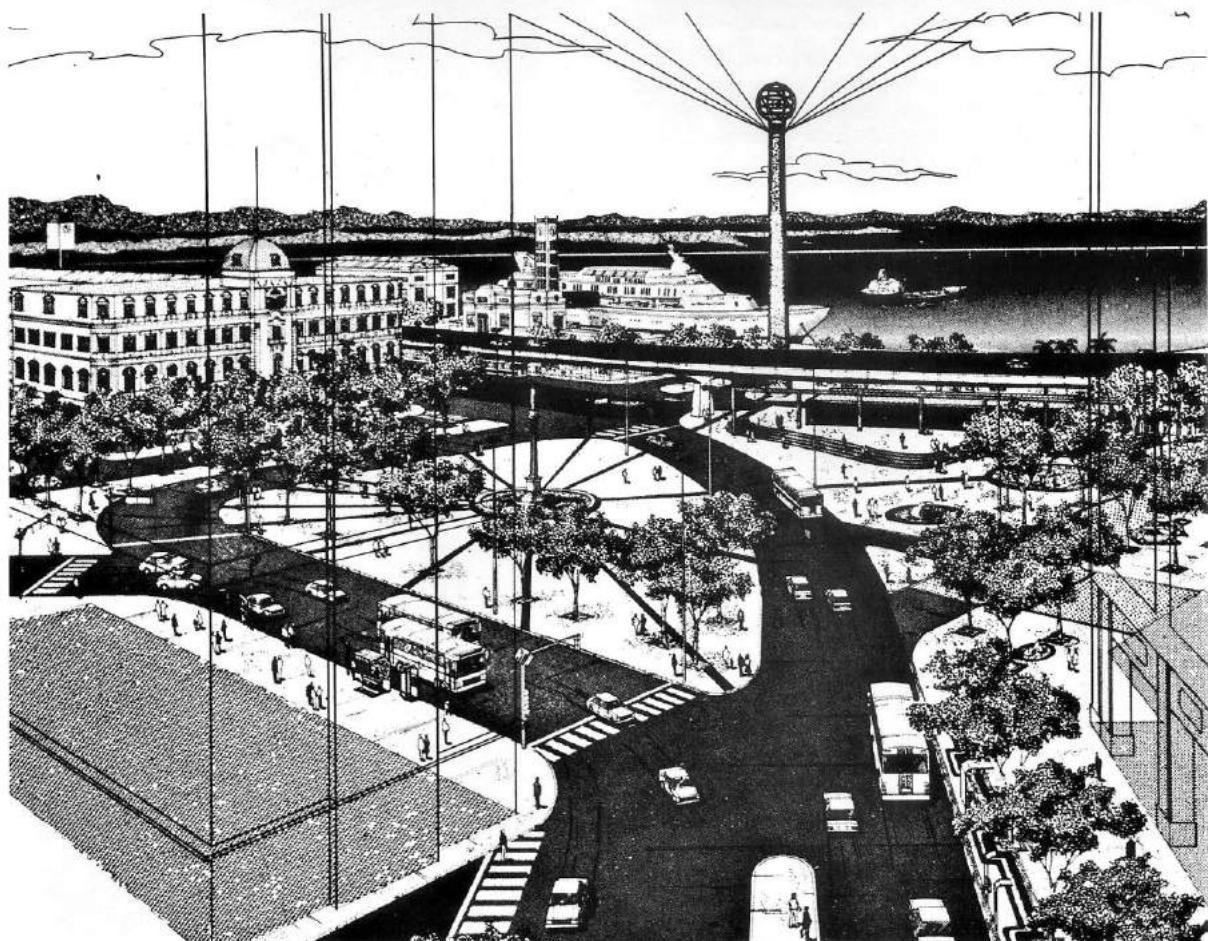


Figura 41 – Perspectiva do projeto de reurbanização da Praça Mauá, 1989.

Fonte: PEREIRA, 1990, p. 123.

O entorno da Praça Mauá estava consolidado como região de atividades comerciais. Por isso, o uso da praça oscilava de público. Segundo Cesar e Castro (1989), durante o dia, a praça era passagem para aqueles que trabalhavam ou utilizavam os edifícios comerciais da Avenida Rio Branco e as agências de turismo de

seu entorno. Porém, à noite, o uso da praça era dominado por aqueles que frequentavam os bares, boates e hotéis existentes na região.

4.3.2 Arquitetura

Em 1983, mais uma vez a Praça Mauá foi terreno para a construção de um edifício monumental. No terreno de esquina com a Avenida Rio Branco, onde ainda existia o edifício neogótico da Casa Mauá, foi erguido edifício pós-modernista “Complexo Rio Branco 1”, conhecido como RB1. Concluído em 1989, o edifício de 33 andares foi projetado pelo escritório Édison Musa Arquitetos Associados, com o apoio do Mosteiro de São Bento que, sendo dono do terreno, almejava seu melhor aproveitamento (RHEINGANTZ, 1996). Seu uso é estritamente comercial, possuindo, ainda, lojas térreas, acessíveis através de pilotis.

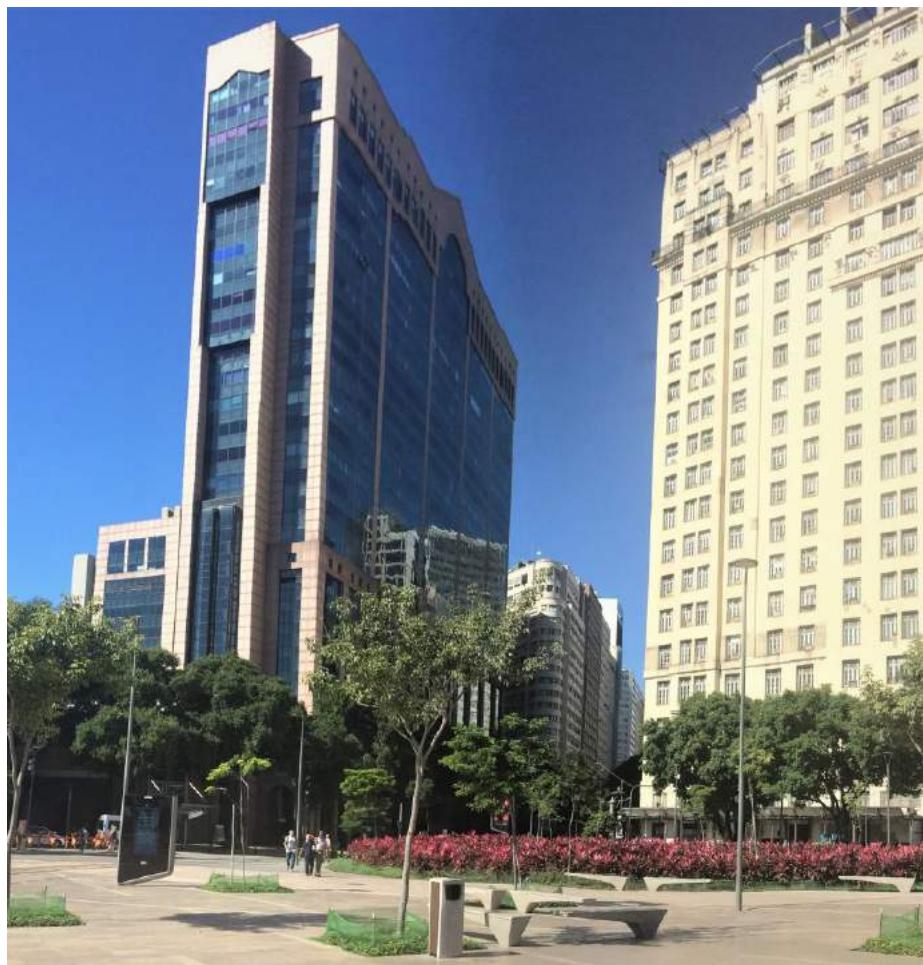


Figura 42 – Edifício do Complexo Rio Branco 1, à esquerda. À direita, parte do Edifício “A Noite”.

Fonte: Arquivo Pessoal, 2017.

Antes da construção do RB1, não havia sido construída nenhuma edificação nova na Praça Mauá, no período entre 1950 e 1983, mas uma delas havia sofrido uma modificação. Em meados da década de 1960, com o aumento significativo do número de automóveis e ônibus em circulação da cidade, decorrente do desenvolvimento automobilístico da década anterior, além do aumento populacional da cidade do Rio de Janeiro, as novas formas de distribuição de fluxo pensadas para a cidade afetaram também a localização do Terminal Rodoviário de embarque e desembarque de passageiros intermunicipais. O Terminal Rodoviário Mariano Procópio, localizado na Praça Mauá, já não supria a demanda do fluxo. Por isso, em 1965, foi iniciada a construção do Terminal Rodoviário Novo Rio, localizado no outro extremo da Avenida Rodrigues Alves, oposto à Praça Mauá, no cruzamento com a Avenida Francisco Bicalho. Em 1969, por fim, o terminal rodoviário intermunicipal da cidade foi oficialmente transferido e coube ao Terminal Rodoviário Mariano Procópio o fluxo municipal do transporte rodoviário coletivo.

4.3.3 Arte Pública

Este é o segundo momento na trajetória histórica contemplada neste trabalho que um elemento de arte pública foi identificado como sendo pensado especificamente para incorporar o ambiente da Praça Mauá. O primeiro foi a Estátua do Barão de Mauá. No entanto, a “escultura sem nome”, também conhecida como “Baleia”, permaneceu por pouco tempo no espaço. Instalada em 1990, foi substituída oito anos depois pelo Monumento a Pedro Max.

A “escultura sem nome” foi idealizada pelo artista plástico brasileiro Angelo Venosa. Natural de São Paulo, o artista mudou para a cidade do Rio de Janeiro em 1974. Hoje, o artista tem esculturas públicas instaladas em diferentes partes do país: no Rio de Janeiro, em São Paulo, no Rio Grande do Sul e no Paraná, além de ter participado de diversas bienais de arte pelo mundo.

O trabalho de Venosa foi escolhido para ser implementado na Praça Mauá dentre quatro outras peças que concorriam no concurso da “Nova escultura para a Praça Mauá” (NEVES, 1989). Cada peça foi idealizada por um artista plástico diferente – identificados na Figura 43. A vencedora foi escolhida por um júri, mas sujeita à opinião popular. Foram expostas fotografias das esculturas na Praça Mauá enquanto sua reforma era realizada, de forma que os transeuntes pudessem analisar os objetos e

opinar sobre a escolha do vencedor. As esculturas haviam sido propostas, além de Venosa, por Lygia Pape, Jorge Barrão, Gastão Manuel Henrique e Ivens Machado.

1 Júri escolhe obra de arte para a Praça Mauá e um robô é um dos concorrentes

2 O engenheiro Luiz escolhe a peça de Gastão; "Mais uma vez Brasília"

3 Ao motorista Nicolau agrada beleza e simplicidade da peça de Gastão

4 O de Ângelo Venoso sugere a carcaca de um animal, mas também algumas... segundo o público

5 Na opinião de uma secretaria, a obra de Machado não pode ser admirada da nu

Ao vencedor, a praça

LICIA CANONGIA

Um dentre cinco artistas — Angelo Venosa, Caetano Manuel Henriques, Machado Vasconcelos, Jorge Barrão e Lygia Pape — deverá receber, ate 13 de março, cerca de NC\$24 mil (trezentos e quarenta mil reais) para executar a obra que vai ser instalada na Praça da Matriz, no centro da capital. O projeto é de autoria do arquiteto Sérgio Ribeiro, que já realizou outras obras em São Luís, como a Praça da Matriz, que também está sendo executado desde outubro do ano passado.

As imediações da Praça Matriz devem ser transformadas em um espaço mais dinâmico no fluxo de trânsito, calçadas mais largas, novas bancas de jornal, farol iluminação, além da inauguração do monumento grande dedicado ao herói da independência, que já está em construção. Para arrematar o novo visual da trilha, a Juiz Fortes, através da Galeria de Arte Centro Empresarial Rio, resolveu promover uma exposição com esculturas de portas monumentais, convidando alguns membros da crítica local para apresentarem uma lista de artistas a participar do concurso. Os critérios para a seleção são: ter uma obra que seja de escala monumental, com um leque maior de opções, que ainda inclua os nomes de Antônio Dias,

Krausberg, todos excluídos por compromissos com exposições no exterior. As maquetes e projetos que Vérona, Gastão Manuel, Ivens, Barão e Lygia Pape apresentaram para a concorrência estão expostos, desde quarta-feira passada, na Praia do Centro Empresarial Rio (Praia de Botafogo), onde o que o público consegue ver são esculturas que se chocam.

Naquele dia, o pintor Júlio César de Britto, um dos maiores artistas de linguagens musicais, encantado com as incompatibilidades artísticas, que o seu pai, por se ter tornado enriquecido no concurso, por outro dificulta uma aquisição que é a compra de um apartamento no bairro do Barro, por exemplo, e praticamente o reverso das ligações elegantes e sôbrias da geometria de Gastão. Já a escultura de Lúcio Costa, que se vê no topo, é um prolongamento de peça que apresentou na Galeria Aktuell no final de 1938, possuindo uma leveza e uma articulação formal que

que aponta para o que é de fato a arquitetura de choque de Ivens Machado e seu universo avesso à disciplina e ao rigor geométrico. A maquete de Angelo Venosa, por sua vez, também se particulariza no conjunto, ainda que surpreendentemente, pelo que reviveria, ainda que dentro de uma estrutura de escala menor, daquela que não deixa de ser um aeroporto juntão à arquitetura pós-moderna com a qual iria conviver.

Da estranheza que produzem as

- 1. Angelo Venosa 4. Gastão Manuel Henrique
2. Lygia Pape 5. Ivens Machado
3. Jorge Barrão**

Figura 43 – Matéria do Jornal O Globo, de 07 março de 1989, sobre a mostra da “Nova escultura para a Praça Mauá”.

Fonte: Acervo Jornal O Globo. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 18 maio 2017. / Adaptada pela autora.

A escultura é composta por elementos de aço corten e, depois de instalada, foi apelidada de “Baleia”, por sua forma lembrar a ossada do animal (PEREIRA, 1990). Em 1998, a escultura foi transferida para a Avenida Atlântica, na altura do Leme, onde permanece atualmente. A transferência foi um pedido da Marinha à Prefeitura do Rio de Janeiro (ALENCAR, 2012).

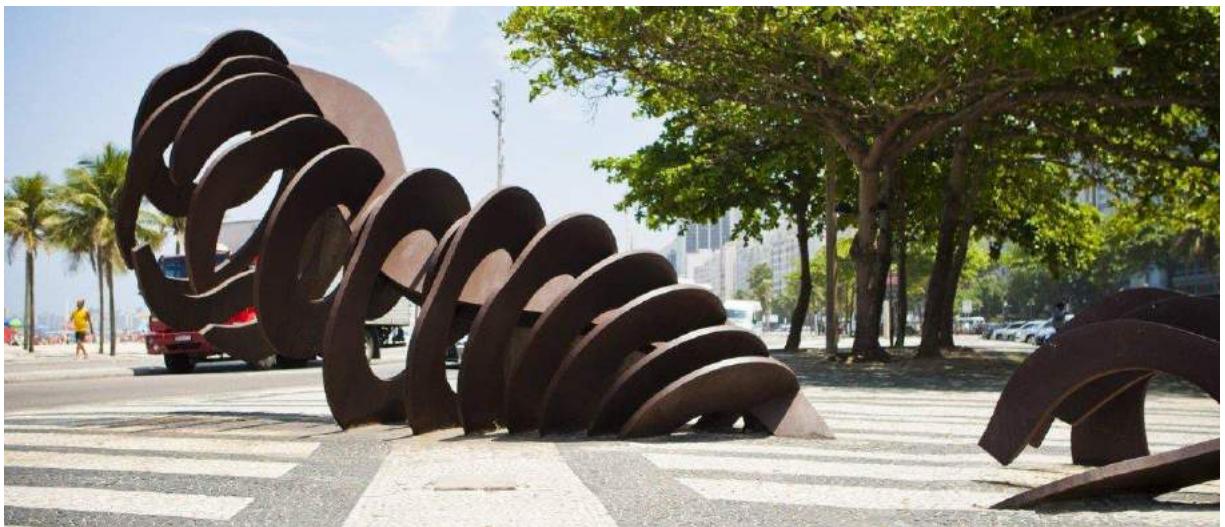


Figura 44 – “Escultura sem nome” ou “Baleia”, de Angelo Venosa, no Leme.

Fonte: ALENCAR, 2012, s/p.

Em substituição à escultura “Baleia”, foi instalado na Praça Mauá o Monumento a Pedro Max. O Almirante Pedro Max dedicou mais de cinquenta anos aos serviços da Marinha, chegando a ter sido diretor da Escola de Guerra Naval. Seu busto havia sido realizado em 1954, por Hidelgardo Leão Veloso, e estava instalado na Praia do Flamengo desde então. Com a transferência para a Praça Mauá, o monumento foi remodelado. O busto foi colocado em um novo pedestal, configurado por um patamar monolítico de granito, acima do nível do chão e acessível por degraus. O monumento conta, ainda, com uma divisória central, também em granito, em formato ondular. Em suas partes côncavas, estão instaladas, de um lado, o busto do Almirante Pedro Max, e, do outro, uma âncora. As modificações são atribuídas a J. Segura (DIAS, 2017c).



Figura 45 – Monumento a Pedro Max, na Praça Mauá.

Fonte: Arquivo Pessoal, 2017.

4.4 CONSIDERAÇÕES

O sub recorte temporal abordado neste capítulo foi marcado pelo início do período de desvalorização da Praça Mauá. Mesmo que tenha havido o projeto de sua reurbanização em 1989, cuja intenção era a melhoria de sua qualidade ambiental e urbanística, a presença do Elevado da Avenida Perimetral intimidava o uso da praça para o lazer e contemplação. O espaço da Praça Mauá, neste período, portanto, era percebido como um espaço fechado, inseguro e de passagem, e não como um espaço livre, de lazer e permanência.

A presença do edifício RB1 também contribuiu para essa percepção. A construção do edifício modificou não só a paisagem da Praça Mauá, por sua estética pós-modernista, mas também interferiu na monumentalidade do edifício A Noite. Para a cidade, a adição deste edifício para o conjunto de prédios já existente no Rio de Janeiro pouco foi destacada, visto que a verticalização da cidade já havia se desenvolvido e encontrava-se consolidada em sua paisagem urbana. Por isso, até mesmo o edifício A Noite havia, de certa forma, tido seu caráter monumental diminuído, o que contribuiu

para que a Praça Mauá perdesse parte importante de sua particularidade e singularidade.

As poucas modificações que ocorreram no conjunto arquitetônico da Praça Mauá neste período evidenciam a fase de desvalorização não só da praça, mas também do próprio espaço livre público. O lazer coletivo e público estava em migração para espaços reclusos que se materializavam na construção dos *shopping centers* e de condomínios residenciais, por uma população que encontrava, neles, uma solução para o sentimento de que a rua era um lugar inseguro, sujo e feio. O Plano Doxiadis, portanto, não foi um plano voltado ao espaço público. Era um plano de caráter político, que visava à estadualização do Rio de Janeiro e a promoção da imagem da cidade como cidade eficiente e funcional. Esta imagem, porém, era focada na priorização dos automóveis, estratégia recorrente com o contexto da época.

5 CIDADE OLÍMPICA

A partir do momento em que o Estado da Guanabara se fundiu ao Estado do Rio de Janeiro, a cidade passou a ser capital do Estado. A abordagem do espaço urbano foi modificada pelos princípios de não mais se pautar na estadualização do território, mas em reforçar sua capitalidade. Por isso, no período abordado neste capítulo, a imagem urbana da cidade alcança maior importância.

No âmbito da teoria do urbanismo e do planejamento urbano, a partir de 1990, o modo de planejar as intervenções no espaço urbano foi caracterizado por “planejamento urbano estratégico”. Isso significa que a abordagem administrativa junto ao espaço urbano prevalece nas intervenções urbanas da contemporaneidade, de forma a suprir as necessidades sociais através de diretrizes que se voltam ao consumo e ao turismo das cidades. Deu-se início, portanto, a partir da década de 1990, ao investimento em espaços espetaculares, a exemplo dos projetos de regeneração urbana e reapropriação dos centros das cidades, que ocorrem à medida que as cidades se coligam aos megaeventos e absorvem investimentos provenientes tanto de instituições públicas quanto privadas. Logo, conceitos como o de *marketing* urbano e de cidade global são decorrentes desta forma de planejamento da cidade.

No Rio de Janeiro, foi a partir da oficialização da cidade como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, que a cidade se voltou, de fato, à reconstrução de sua Zona Portuária, através da instituição da Operação Urbana Porto Maravilha. Sob suas fundamentações, a orla portuária foi reformada e reintegrada ao circuito turístico da cidade, tendo como o ponto central da intervenção a Praça Mauá.

5.1 RIO DE JANEIRO, CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Com a implementação da fusão da Guanabara com o Estado do Rio de Janeiro, em 1975, a cidade do Rio de Janeiro passou a ser capital estadual. A partir do momento em que havia deixado de ser capital do país, no entanto, a cidade passou por contratempos relacionados à sua autonomia política e econômica, apesar de ainda ter importância simbólica para a nacionalidade brasileira. Motta (2001) caracteriza isto como a capitalidade da cidade, que se configura de forma independente a seu status político-administrativo. Ainda assim, o Estado do Rio de Janeiro teve sua economia

estagnada, ao mesmo tempo que uma crise econômica atingiu o país (SILVA; VERSIANI, 2015).

Ainda sob os efeitos do fim do período da ditadura militar, o Brasil se redemocratizava e ganhava novas expressões e debates sobre a questão urbana e a gestão das cidades, incluindo a participação dos cidadãos. A consolidação da Barra da Tijuca – impulsionada pela construção da autoestrada Lagoa-Barra –, a concepção do ideário de preservação cultural e patrimonial – cuja materialização se deu com a implementação do Corredor Cultural na área central da cidade, em 1984 – e ações de aprimoramento da infraestrutura das favelas, em oposição à anterior política de remoção, são exemplos do modo como eram conduzidos os projetos urbanos (BARANDIER, 2003).

Assim, em 1983, foram promulgadas leis com a tentativa de frear a especulação imobiliária e o desgaste de construções históricas. Surgiram as Áreas de Preservação Ambiental (APA) e a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC), além do Corredor Cultural anteriormente mencionado – iniciando o processo de tombamento, preservação e tutela de vários edifícios da área central (RIO DE JANEIRO, 2015b). Isso contribuiu para que o núcleo metropolitano do Rio de Janeiro – hoje Centro e Zona Sul – preservasse prédios de interesse histórico da cidade, como observado por Abreu (1988).

Com a designação do plano diretor, como instrumento de desenvolvimento e expansão urbana presente na Constituição Federal de 1988, o Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro, aprovado em 1992, foi elaborado a fim de conduzir o desenvolvimento urbano de forma ordenada. As diretrizes nele contidas regulavam a ocupação do solo, mas traziam instrumentos que, segundo Barandier (2003), eram controversos:

Em síntese, apesar de avanços dignos de nota, pode-se dizer que o plano diretor de 1992 é omisso quanto ao projeto de cidade a ser implementado. Não define ações estruturantes para favorecer ou inibir tendências do processo de urbanização, bem como não faz qualquer referência a uma política de projetos urbanos que mais claramente pudesse orientar investimentos na cidade (BARANDIER, 2003, p. 130).

Além da urbanização em pauta para os habitantes da cidade, a indústria do turismo e a atividade turística em si se desenvolveram nessa década e, por isso,

iniciativas voltadas à melhoria do acesso à cidade também foram realizadas. Em 1994, o último trecho da via expressa Linha Vermelha foi inaugurado e esta se transformou no principal acesso ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, à Ilha do Fundão e o principal trajeto entre os municípios da Baixa Fluminense e o Centro e a Zona Sul (RIO DE JANEIRO, 2015b).

No fim do século, projetos de urbanização – como o Programa Favela-Bairro e o Projeto Rio-Cidade – foram desenvolvidos (RIO DE JANEIRO, 2015b), sob a administração municipal de César Maia (1993-1997). O projeto Rio Cidade foi, para Ribeiro (2009), a inauguração da prática de requalificação urbana na cidade do Rio de Janeiro tendo a qualidade das ruas como objeto de intervenções pontuais. Já Oliveira (2008) aponta a inspiração que o projeto teve no empreendedorismo urbano, típico dos anos 1990.

O projeto Rio Cidade fazia parte do Plano Estratégico da cidade do Rio de Janeiro – Rio sempre Rio, de 1995, cujas diretrizes se baseavam em ressaltar a cidade do Rio de Janeiro como cidade de funcionalidade e hospitalidade, através da melhoria da qualidade do espaço urbano, para resgatar a cidadania através da imagem da cidade, reforçando a ideia da cidade como “cidade maravilhosa”. Entre 1995 e 2000, o Projeto Rio Cidade intervém em centros de bairros e eixos comerciais. Na primeira etapa, foram 15 bairros atendidos, na segunda etapa – já na administração de Luiz Paulo Conde (1997-2001) –, mais 15 áreas receberam intervenções. Foram feitas instalações de galerias de águas pluviais, postes, arborização, pavimentação de ruas e calçadas, dutos de telefonia pública, dutos de iluminação, coletores de lixo e abrigos de ônibus (OLIVEIRA, 2008).

Fazia parte do Projeto Rio-Cidade, como um todo, o projeto Rio-Cidade Av. Rio Branco, que havia sido elaborado em 1994, e executado em 1996. Desenvolvido pelo escritório Taulois & Taulois arquitetos associados, foi objeto de um concurso público gerido pela Prefeitura do Rio de Janeiro, ainda sob administração do prefeito César Maia, e abrangeu a Avenida Rio Branco em toda a sua extensão, inclusive a Cinelândia, mas excluindo a Praça Mauá (BARANDIER, 2003). Dado que a Avenida Rio Branco encontrava-se consolidada como importante eixo comercial para a cidade, o objetivo principal era requalificar os espaços públicos ali existentes. Neste momento, a Praça Mauá seria reduzida a um elemento de estrutura viária e não teria mais sua identidade ligada a um espaço público de lazer.

Esta foi, até os anos 2000, segundo Ribeiro (2009, p. 206) a fase “caracterizada pela elaboração de políticas públicas voltadas à modernização da infraestrutura, dos serviços, dos equipamentos públicos e das políticas sociais”, que vieram renovar a base econômica e social da cidade do Rio de Janeiro divulgaram a imagem internacional da cidade como positiva. Barandier (2003) ainda aponta que, neste momento, os projetos urbanos para a área central do Rio de Janeiro assumiram novamente um papel de reestruturação da metrópole, onde as variadas intervenções pontuais e, por vezes, em menores escalas, conduziram à requalificação do centro da cidade de forma mais explícita que aquelas intervenções resultantes dos anos anteriores à década de 1990. Para o autor, as intervenções que ocorreram durante os anos 1990 no espaço urbano do Rio de Janeiro manifestam o interesse da administração pública em recuperar a cidade da crise econômica da década de 1980, a partir de um planejamento estratégico de desenvolvimento da cidade (BARANDIER, 2003).

Além disto, passou-se a haver a integração da estratégia de promoção da imagem nacional e internacional da cidade junto às táticas de desenvolvimento, visando as candidaturas da cidade como sede dos megaeventos internacionais. Segundo Sánchez (2007), a chamada “espetacularização” do espaço urbano transforma as cidades em mercadoria, ao incluir em seus espaços públicos equipamentos culturais e renovar espaços considerados degradados ou obsoletos e promover a cidade economicamente:

Como referências urbanísticas da reestruturação, que costumam vir associadas à imagem requalificada, os programas de renovação urbana incluem a transformação de algumas áreas nas chamadas *novas centralidades*, fragmentos urbanos transformados em nós de atividades e fluxos – empresariais, comerciais, de serviços – somados aos espaços da chamada *oferta cultural*, museus e centros de lazer. Seus *locus* são os tecidos urbanos sempre apresentados como *degradados*, *perigosos*, desajustados e incômodos quando confrontados aos valores dos atuais projetos de cidade. São áreas de antigas fábricas, frentes marítimas ou armazéns em velhas áreas portuárias, agora refuncionalizados e *revitalizados* para formas novas complexos de consumo em sintonia com os padrões culturais dominantes (SÁNCHEZ, 2007, p. 29, grifos da autora).

A estratégia é criar a imagem de cidades renovadas e “mundializadas”, promovendo a cidade economicamente. Logo, no Rio de Janeiro, foi a candidatura da

cidade para sediar megaeventos que impulsionou a reestruturação de seu espaço urbano.

5.2 RIO DE JANEIRO SEDE DE MEGAEVENTOS

A partir dos anos 2000, a administração municipal da cidade do Rio de Janeiro se concentrou em elaborar planos e projetos estratégicos que reestruturassem o espaço urbano e criassem novas atratividades ou resgatassem antigas, para que a cidade fosse vista como potencial sede de grandes eventos esportivos internacionais. Buscando o rótulo de cidade global, através do investimento em espaços espetaculares de turismo e de atratividade para o capital imobiliário financeiro, desenvolveu-se uma visão operacional de ocupação de vazios urbanos e de requalificação de estruturas obsoletas.

Em 2001, novamente sob a administração de César Maia (2001-2009), as atenções se voltaram à zona portuária, seguindo a ótica do reconhecimento da relevância do patrimônio cultural e histórico das áreas centrais, que havia sido manifestada no início dos anos 1980. Neste sentido, a primeira medida de recuperação da zona portuária do século XXI foi o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, elaborado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e pelo Instituto Pereira Passos. O plano criou uma Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU Porto do Rio abrangendo os bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e parte do Centro, para onde definiu diretrizes e parâmetros urbanísticos (RIO DE JANEIRO, 2001). O plano, ainda, teve como decorrência os projetos da Cidade do Samba, inaugurada em 2005, da Vila Olímpica da Gamboa, inaugurada em 2004, e do Museu Guggenheim, projetado para o Píer Mauá, porém não construído.

Os três projetos tinham intenção de alimentar a nova imagem da cidade do Rio de Janeiro: a Cidade do Samba foi elaborada em parceria com a Liga Independente das Escolas de Samba (LIESA) (RIO DE JANEIRO, 2015c) e visava resgatar a imagem da cidade como lugar de festa e segurança; o Museu Guggenheim tinha sua imagem conectada ao turismo e ao consumo, com o desejo de uma nova centralidade (RIBEIRO, 2009); e a Vila Olímpica da Gamboa, que passava a imagem de eficiência da cidade em relação à acomodação e incentivo à prática de esportes. Apesar de não ter sido construído, o projeto da filial do Museu Guggenheim, projetado por Jean Nouvel

(BARANDIER, 2003), representou a recuperação do tratamento da Praça Mauá como espaço público de lazer, pois o Píer Oscar Weinschenk, conhecido popularmente como Píer Mauá, que havia se transformado em um grande terreno ocioso, agora era visto como terreno propício para a implantação de um equipamento cultural e de lazer de grande porte, com seus propósitos relacionados ao turismo.



Figura 46 – O Porto do Rio em 2002.

Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002 – Série “Um passeio pelo tempo”. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em 10 abr. 2017 / Adaptada pela autora.

Além disso, o projeto fazia parte do conjunto de objetos denominados “Pentágono do Milênio”, oriundos das políticas públicas provenientes das administrações de Cesar Maia e de Luiz Paulo Conde, vinculados à construção da imagem da cidade e da sua inserção na competição global (RIBEIRO, 2009). Seriam eles: o Centro Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas, em São Cristóvão, inaugurado em 2003; a Cidade do Samba, na Gamboa, anteriormente mencionada; a Cidade da Música, na Barra da Tijuca – que teve seu nome modificado para Cidade das Artes e foi inaugurada em 2013, após nove anos de atraso –; o Museu Guggenheim, no Píer Mauá; e o Estádio Olímpico João Havelange, no Engenho de Dentro, inaugurado em 2007. Este último, aliás, juntamente com o Complexo de Deodoro e o complexo esportivo Cidade dos Esportes, fazia parte das construções e reformas pelas quais a cidade passou para sediar os Jogos Pan-Americanos, em 2007 (RIO DE JANEIRO, 2015c).

Presentes anteriormente no Plano Estratégico “Rio Sempre Rio”, de 1995, e no plano “As Cidades da Cidade”, de 2004, a ideia de construir grandes equipamentos autossuficientes se tornou a estratégia do prefeito Cesar Maia, inspirado nas políticas

urbanas realizadas em Barcelona para sediar os Jogos Olímpicos de 1992 (MACHADO, 2016). Afinal, a candidatura da cidade do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Olímpicos de 2004 havia sido negada e despertara na administração pública a intensiva construção da imagem de uma cidade sede de megaeventos, através do *marketing* urbano e do investimento em trazer para a cidade as mesmas direções do turismo internacional da época, como a arquitetura monumental e espetacular, a integração entre cultura e a história e a realização de eventos internacionais (RIBEIRO, 2009).

Já sob as estratégias de *marketing* urbano, em 1998, foi idealizado o “Projeto Píer Mauá”, visando a ocupação do Píer Oscar Wienschek com um complexo de entretenimento, lazer e cultura. Em concorrência promovida pela Companhia Docas do Rio de Janeiro, os arquitetos Índio da Costa e Ricardo Villar idealizaram que o projeto incluísse a instalação de equipamentos culturais, além da transferência de área de ancoradouro (BARANDIER, 2003). O projeto não foi, contudo, implantado.

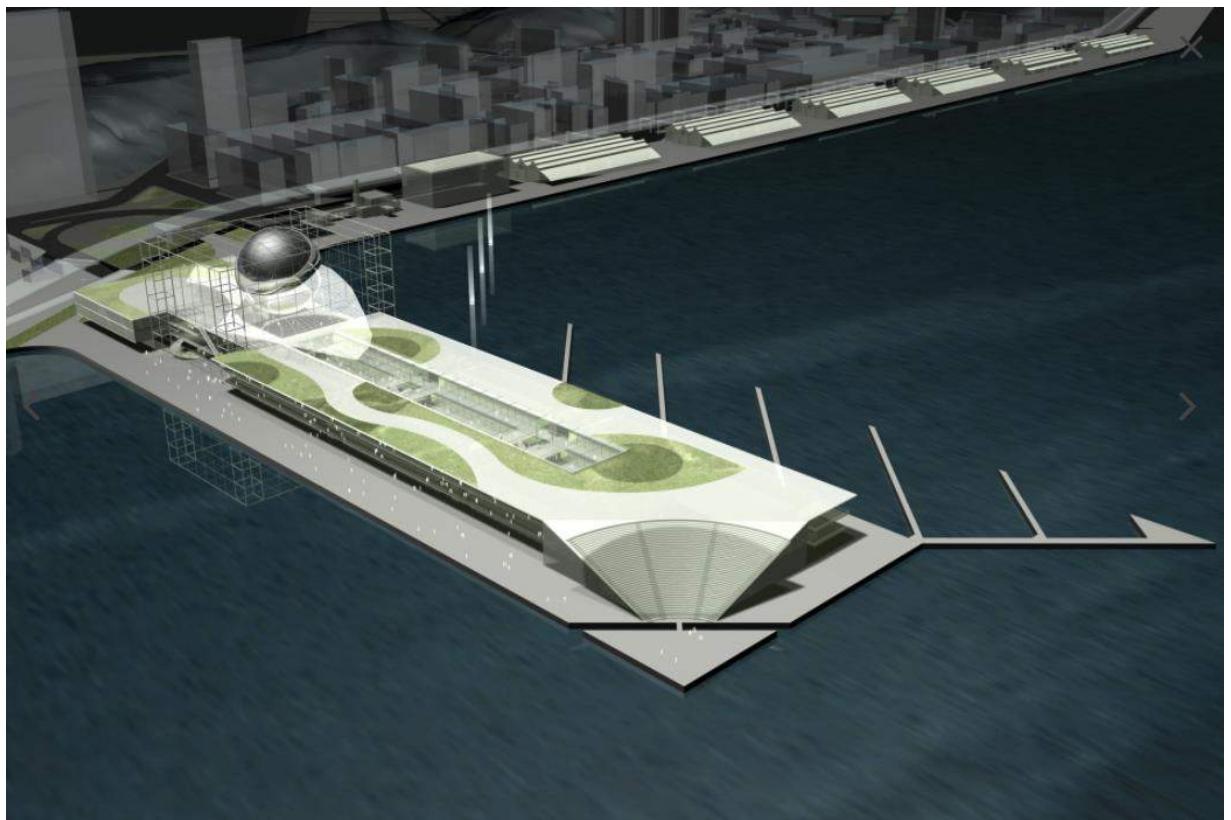


Figura 47 – Imagem da maquete eletrônica do projeto do escritório Índio da Costa para o Píer Mauá.
Fonte: Índio da Costa. Disponível em: <<http://indiodacosta.com/projetos/pier-maua/>>. Acesso em: 13 mar. 2018.

Outras duas candidaturas para sediar eventos esportivos foram apresentadas aos comitês internacionais neste período. Com as transformações na

infraestrutura, as construções das novas instalações esportivas e o seu estabelecimento como sede dos Jogos Pan-Americanos de 2007, acreditava-se que a visibilidade internacional da cidade havia sido alcançada e o Rio de Janeiro candidatou-se para sediar os Jogos Olímpicos de 2012. No entanto, o Comitê Olímpico Internacional (COI) apontou que a segurança pública, o transporte, a habitação e a poluição da cidade ainda apresentavam problemas e excluiu a cidade da disputa. Em 2003, o Brasil disputou com a Argentina e a Colômbia para ser a sede da Copa do Mundo de 2014. Em visita técnica do presidente da Associação Internacional de Futebol e Associados (FIFA), em abril de 2007, havia sido relatado que o Brasil não tinha condições de seguir sua candidatura, pois não dispunha de nenhum estádio que cumprisse os requisitos. No entanto, seis meses depois, a FIFA anunciou o Brasil como país-sede do evento, com os jogos distribuídos em 12 cidades brasileiras. (RIBEIRO, 2009).

Em nova candidatura, apresentada em 2007 e com resultado oficial em 2009, a cidade foi escolhida para sediar os Jogos Olímpicos da XXXI Olimpíada, que ocorreria em 2016 (RIO DE JANEIRO, 2015c). Da mesma forma que ocorreu quando da preparação para os Jogos Pan-Americanos de 2007, a cidade passou por projetos de remodelação e construção. As intervenções ocorreram, também, em variados pontos da cidade:

Além das intervenções urbanas pautadas sob o Projeto Porto Maravilha, também se encontram na matriz oficial de obras das Olimpíadas de 2016 visando a conferir um legado para a Cidade as seguintes construções: Vilas Olímpicas; Parque Madureira; Centro de Operações Rio; Veículo Leve sobre Trilhos (VLT); corredores expressos da TransOeste, da TransOlímpica, da TransCarioca e da TransBrasil; reflorestamento de encostas; Centro de Tratamento de Resíduos de Seropédica; Parque dos Atletas; Ginásio Experimental Olímpico (GEO); e Morar Carioca (RIO DE JANEIRO, 2015c, p. 14).

Para Ribeiro (2009, p. 206), esta segunda fase das mudanças no espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, compreendida entre os anos 2001 e 2008, foi marcada por diretrizes que visavam à construção de “tipologias arquitetônicas e urbanas pretensamente globais, projetados para se tornarem monumentos espaço-âncoras de projetos de requalificação urbana e se constituírem em espaços atraentes ao turismo”.

Segundo Barandier (2003), as diretrizes de atuação no espaço urbano central das cidades contemporâneas se tornaram pauta do planejamento urbano a partir

dos anos 1980, principalmente na Europa e na América do Norte. Os investimentos nas áreas centrais – vistas como deterioradas e subutilizadas – foram retomados a fim de recuperar patrimônios culturais e históricos, ocupar vazios urbanos, requalificar espaços públicos e construir novos polos de atividades comerciais e de entretenimento. Além disso, as áreas eram vistas como espaços que, após renovados, atraíram investimentos e visibilidade para tais cidades, alimentando a competitividade global (BARANDIER, 2003).

Como complementa Machado (2016), o Projeto “Cidade Olímpica” teve início na década de 1990 e percorreu mais de vinte anos alimentado por seus prefeitos e cidadãos, que enxergavam em tal projeto o futuro e a modernização da cidade e da sua imagem. As propostas do Projeto Porto do Rio, de 2001, foram revisitadas para gerar o Projeto Porto Maravilha, no sentido da criação de legislação urbanística específica para a área, a criação de uma Área de Especial Interesse Urbanístico e a utilização da imagem de degradação da região para embasar a proposta de recuperação da área. Sob a forma de lei, instituída pela Operação Urbana Porto Maravilha, de 2009, a reestruturação da zona portuária do Rio de Janeiro foi idealizada com o envolvimento da iniciativa privada, característica do século XXI, onde o Estado já não detém com exclusividade do poder de intervenção sobre o espaço urbano.

Criada em 2009, a Operação Urbana Porto Maravilha (OUC Porto Maravilha) alinhou os poderes estatais e prevaleceu-se da relevância simbólica e histórica da zona portuária para dar visibilidade à requalificação da área. As principais intervenções propostas foram a demolição do Elevado da Perimetral, a construção da Via Binário do Porto, a reforma da Praça Mauá, a construção do Museu de Arte do Rio (MAR) e do Museu do Amanhã – retomando o plano de ocupar o Píer Mauá – que resgataram, assim, as intenções de atratividade cultural e *marketing* urbano para renovar a imagem da cidade internacionalmente. O Projeto Porto Maravilha, portanto, expresso através da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, trouxe novos parâmetros urbanísticos para a região. Segundo Diniz (2012, p. 10), o projeto Porto Maravilha buscou “reproduzir as condições materiais e imateriais características das chamadas cidades globais”. Assim, criou-se um novo padrão para o desenvolvimento da zona portuária e fortaleceu a posição da cidade do Rio de Janeiro no mercado competitivo global.

5.3 “TURISTIFICAR”, ESPETACULARIZAR, COMPETIR

Usando como base o Projeto Porto do Rio, de 2001, que havia sido suspenso em 2008 (AZEVEDO; PIO, 2016), o Projeto Porto Maravilha carregou o mesmo ideário acerca da renovação da imagem urbana como um instrumento de planejamento estratégico, visando o desenvolvimento social, econômico e imobiliário da cidade, a partir da reforma urbanística da zona portuária impulsionada pelos megaeventos esportivos. Porém, segundo Pio (2017), a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha introduziu a conservação do patrimônio histórico e uma nova percepção sobre o papel dos equipamentos culturais em processos de regeneração urbana. A partir da ideia de recuperação de uma zona degradada e subutilizada, o projeto Porto Maravilha surgiu não somente como uma oportunidade de reinserir a zona portuária na dinâmica econômica, turística e cultural da cidade, reestruturando o espaço urbano, mas também como uma estratégia de renovação da imagem e da identidade de toda a cidade do Rio de Janeiro, nacional e internacionalmente.

Logo, a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha é um instrumento de planejamento estratégico característico dos planos realizados a partir dos anos 1990, de acordo com a divisão feita por Pires (2010). A partir dos anos 1990, mais especificamente no fim da década, a “patrimonialização” e o uso turístico começaram a serem usados como estratégias de projetos revitalização para impulsionar transformações sociais e econômicas:

Nesse contexto, atribui-se à cultura – materializada em eventos e práticas culturais, museus, sítios histórico – e ao patrimônio novas prerrogativas e novas competências: dinamizar a economia das cidades, revitalizar áreas degradadas, criar um efeito, normalmente superficial, de harmonia social e qualidade de vida (PIO, 2017, p. 11).

Por basear-se no incentivo ao turismo do espaço público e da cidade, o neologismo “turistificação” e “turistificar” é utilizado para nomear parte do processo de renovação urbana deste período, visto que o termo define pelo ato de tornar algo turístico (TURISTIFICAR, 2018). Logo que foi feito o anúncio que a cidade do Rio de Janeiro seria sede dos Jogos Olímpicos de 2016, foi instituída a Lei n. 101, de 23 de novembro de 2009, de criação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha,

pautada em incentivar o uso residencial da região; melhorar sua infraestrutura; dinamizar o comércio e a indústria; e fomentar a cultura e o entretenimento. Em afirmação do Instituto Pereira Passos, a intenção geral do plano era produzir uma nova cultura e resgatar a visibilidade e identidade da região (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). Junto à Lei n. 101, de instituição da operação, a Lei n. 102, de 23 de novembro de 2009 – mesma data da anteriormente mencionada –, criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), a fim de que a companhia ficasse responsável por gerir os projetos, concessões e o desenvolvimento da área. Em conjunto, a CDURP e o Instituto Pereira Passos foram encarregadas da elaboração do projeto e da gestão de sua implementação. A Lei n. 101, ainda, alinhou as esferas de poder municipal, estadual e federal e, conforme descrito em seu artigo 2º, definiu os meios através dos quais a reestruturação da área deveria ser realizada:

A Operação Urbana Consorciada tem por finalidade promover a reestruturação urbana da AEIU, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região (RIO DE JANEIRO, 2009a).

Desta forma, além da reestruturação para fins turísticos, descrevia-se, no plano, que as mudanças deveriam ser benéficas também para os moradores da região. Ademais, o espaço público seria o principal objeto do plano. Estigmatizada como uma região degradada, ociosa e insegura, a OUC Porto Maravilha se apresentava como a única alternativa de recuperação da região. Pio (2017) aponta que a justificativa do projeto se pautou nesta imagem negativa previamente concebida de degradação, ociosidade e insegurança da área, e que, assim, a “patrimonialização”, o uso turístico e as intervenções urbanas carregaram em si um projeto de futuro da cidade conduzido através da percepção do passado. A imagem de um passado histórico de relevância da região, ao mesmo tempo, favoreceu a ideia de que a área possuía potencial para se desenvolver, através da modificação de seus usos. Utilizando-se dos eventos, da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, a sensação passada pelo discurso oficial era de que o plano estratégico de certa forma iria socorrer a área. Além disso, ao sediar estes dois eventos, a cidade do Rio de Janeiro entraria em um momento

econômico singular, onde cabia utilizar-se de suas especificidades e historicidades para acionar seu desenvolvimento. A ideia de uma nova cidade, a partir do Projeto Porto Maravilha, dá à Zona Portuária o papel de uma nova centralidade urbana e política, pois, pautada na associação entre desenvolvimento socioeconômico, o desenvolvimento imobiliário e a intervenção urbana de fato, apresenta-se como primordial para a modernização e recuperação da cidade, em uma espécie de reencontro. Isso se daria tanto pela região portuária ter sido isolada por anos, quanto por estar depositada em sua reforma o resgate à identidade da cidade. (PIO, 2017).

Para Santos (2010), o fato da zona portuária apresentar-se como patrimônio histórico da cidade do Rio de Janeiro favoreceu o desenvolvimento de seu projeto de revalorização. No entanto, diversos autores apontam que a região foi lida como tábula rasa, tendo em vista que foi desconsiderada sua história e sua espacialidade (GIANELLA, 2013; AZEVEDO; PIO, 2016). Azevedo e Pio também ressaltam o interesse dos gestores em usar do Projeto Porto Maravilha para constituir uma nova capitalidade do Rio de Janeiro e o discurso construído sobre bases nostálgicas, a fim de caracterizar o projeto “como condição decisiva do resgate da cidade” (AZEVEDO; PIO, 2016, p. 204). A importância histórica da área e a utilização de edifícios ícones, como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, ambos equipamentos culturais, agregou atratividade turística, sob o conceito do *marketing urbano*.

O *slogan* do projeto – “uma nova cidade está nascendo” – evidencia não apenas o papel fundamental da Zona Portuária na reinvenção do imaginário a respeito da cidade, mas também o reforço dos vínculos entre a nova identidade da região e a identidade da cidade (AZEVEDO; PIO, 2016, p. 197)

Como ressaltado por Machado (2016), foram explorados conteúdos simbólicos e culturais presentes na região portuária do Rio de Janeiro, a fim de aumentar a atratividade para o capital imobiliário-financeiro e turística. Em análise da narrativa construída sobre o Projeto Porto Maravilha, tanto em mídias oficiais quanto em veículos públicos, por exemplo, Santos e Benevides (2014) indicaram que os pontos mais abordados em relação ao Projeto Porto Maravilha eram: o resgate o passado, a recuperação do patrimônio histórico, a criação de um novo polo cultural e a criação de um novo centro de negócios, além dos impactos no tráfego viário em sua fase de implementação. Além disso, os autores apontam como as questões relativas às

fronteiras entre os usos público e privado do espaço público urbano também foram temas abordados pela mídia.

Os objetivos do Projeto Porto Maravilha eram divididos entre os relativos à infraestrutura, à habitação, à cultura, ao entretenimento, ao comércio e à indústria. A OUC Porto Maravilha delimitou a região do Porto do Rio como Área de Especial Interesse Urbanístico, modificando sua legislação urbanística, especialmente os parâmetros relacionados à gabarito, índices e uso do solo (RIO DE JANEIRO, 2009a). O programa da Operação Urbana Consorciada abrangeu, ainda, os bairros de Santo Cristo, Saúde e Gamboa em suas áreas totais, e parte dos bairros de São Cristóvão, Cidade Nova e Centro, totalizando uma área de cinco milhões de metros quadrados, contendo uma gama de elementos do patrimônio histórico da cidade. Segundo Rio de Janeiro (2015c), o projeto foi um dos mais importantes dentre as intervenções para os Jogos Olímpicos de 2016.

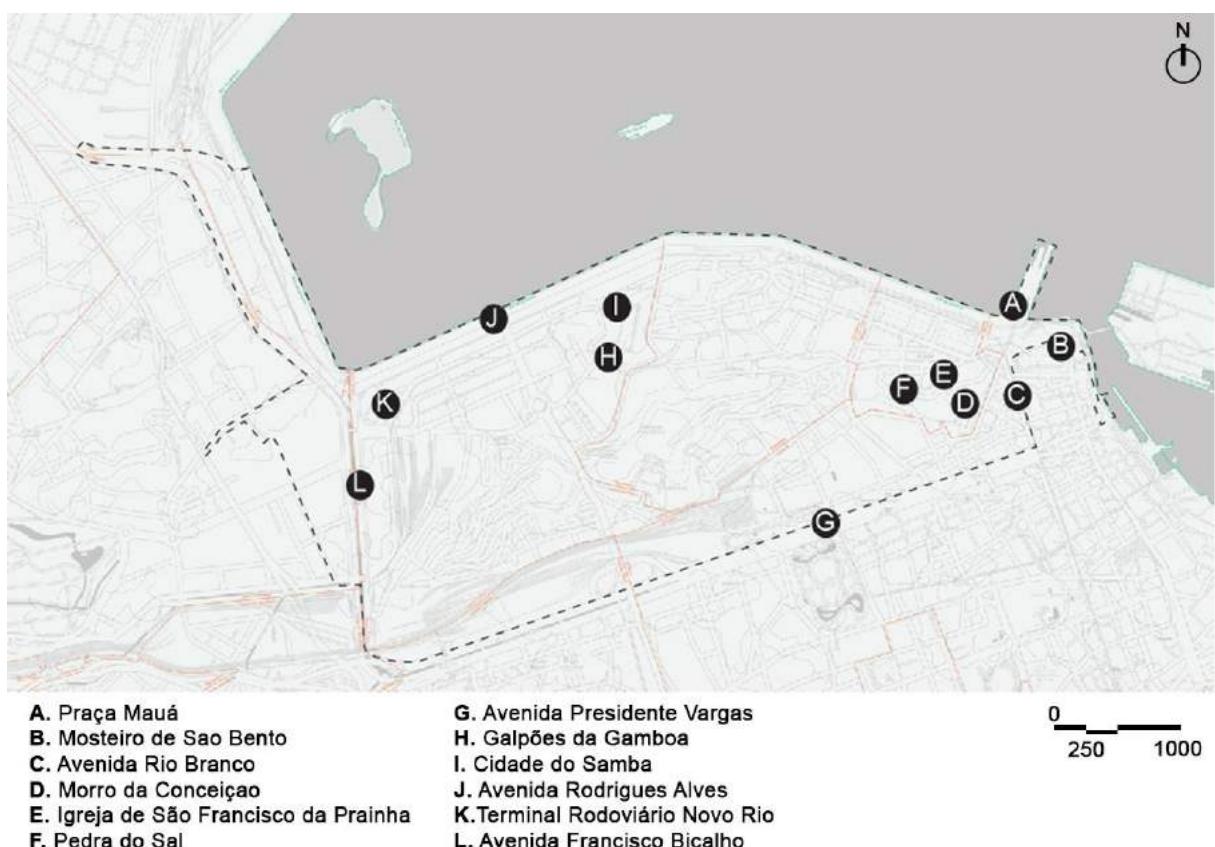


Figura 48 – Mapa de abrangência da OUC Porto Maravilha.

Fonte: Elaborada pela autora, com base em CDURP, [201-].

Os objetivos, portanto, eram: (1) recuperar a infraestrutura existente com a implantação de novos uso do solo; (2) melhorar as condições habitacionais da

população residente e atrair novos moradores; (3) criar um novo polo turístico para a cidade; (4) atrair empresas investidoras. As fases 1 e 2 propostas pela prefeitura teriam financiamentos oriundos de órgãos distintos: a fase 1 seria financiada por recursos públicos e a fase 2 com recursos privados. Também, a criação das Cepacs (Certificados do Potencial Adicional de Construção) demonstra que a gestão do espaço urbano na nova AEIU se configura por uma aproximação entre o setor público e o setor privado. O potencial construtivo de determinados terrenos da AEIU foi aumentado através da lei da OUC Porto Maravilha, permitindo gabaritos maiores, mas o governo definiu que investidores só poderiam usar esse novo potencial após comprar Cepacs. Segundo a Prefeitura do Rio de Janeiro, este dinheiro seria utilizado nas obras de infraestrutura de toda a região. Além disso, os investimentos em imóveis residenciais demandariam menos Cepacs que aqueles destinados ao uso comercial (CDURP, [200-]). A prefeitura pretendia que a população residente passasse de vinte mil para cem mil habitantes (RIO DE JANEIRO, 2009b) e que a população flutuante ficasse na marca dos oitocentos mil (AZEVEDO; PIO, 2016), se caracterizando como um novo vetor de crescimento da cidade.

Ainda, a grande área do projeto foi subdividida em setores de forma que a articulação entre estes fosse reestruturada, através da implantação de uma nova rede de mobilidade urbana. O ponto de partida desta reestruturação viária seria iniciada com a demolição do viaduto do Elevado da Avenida Perimetral, concluída em 2014, que seguia sobre a Avenida Rodrigues Alves em todo a orla da área proposta para o projeto. Desta forma, a Avenida Rodrigues Alves foi transformada em um bulevar, em um processo de ressignificação de seu uso de estrutura viária para lazer. Em substituição, foram propostos 6.847 metros de Via Expressa; e 3.500 metros da Via Binário do Porto, inaugurada em 2013, ambos contando com a implementação do Túnel Rio450, inaugurado em 2015, e do Túnel Prefeito Marcello Alencar, inaugurado em 2016. O sistema de transporte público contaria, ainda, com a implantação da rede de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com 28km de extensão e 42 estações; a implantação do Teleférico da Providência, com 721 metros de extensão; além da elaboração de passeios públicos com a possibilidade de utilização cicloviária, como o Passeio Público da Rio Branco, com 600 metros, e a Orla Conde, com 3.5km (CDURP, [201-]).

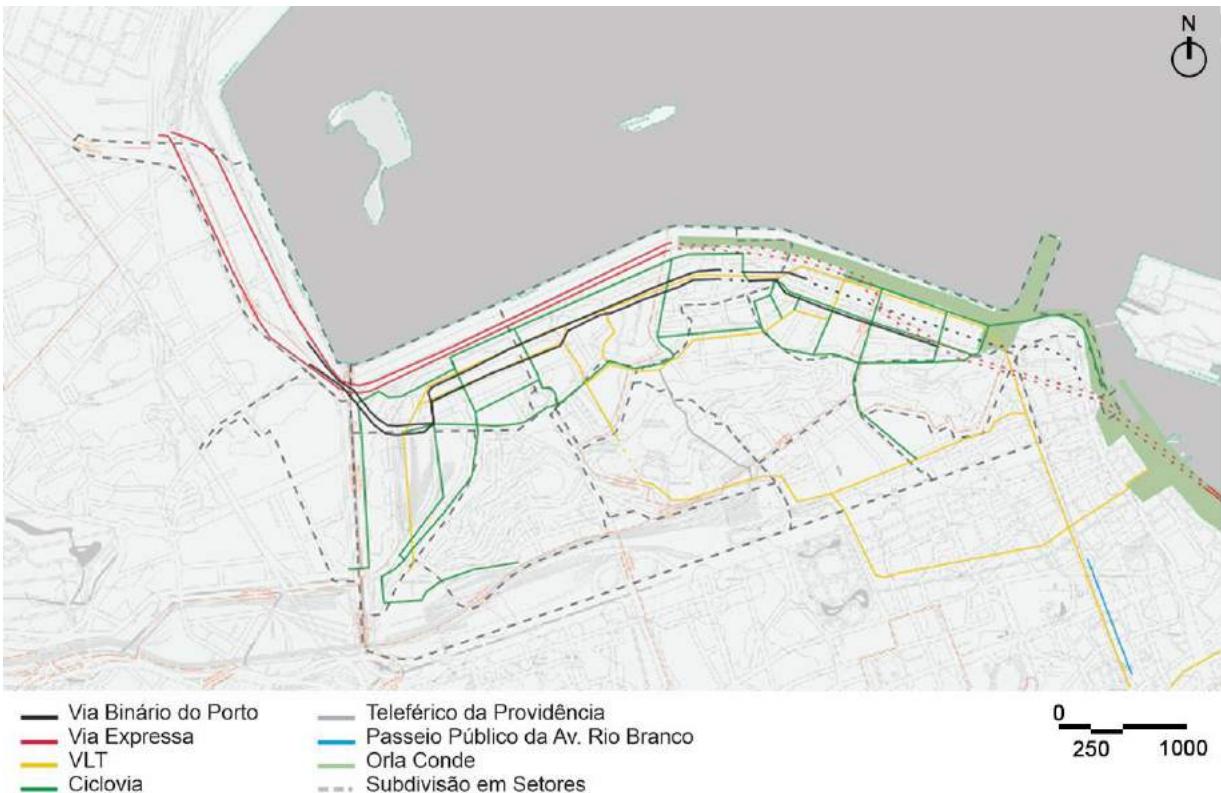


Figura 49 – Mapa de interligação entre os setores do projeto através de variados modais de transporte.

Fonte: Elaborada pela autora, com base em CDURP, [201-].

O setor que conforma a região onde ficam a Praça Mauá, a Orla Conde e o Boulevard Olímpico foi o setor onde as intervenções urbanísticas foram as mais significativas e são as que mais estão presentes no ideário dos habitantes e turistas. Seus elementos e os espaços estratégicos de todo o projeto de requalificação, tornaram-se atrações turísticas consolidadas no circuito turístico da cidade. Com a instalação dos equipamentos culturais âncora, a cidade do Rio de Janeiro foi inserida no conjunto de cidades que requalificaram sua frente marítima. A expectativa que foi depositada no projeto pode ser evidenciada pelo seguinte trecho do Instituto Pereira Passos:

A Praça Mauá, juntamente com seu porto, pode se tornar um espaço da maior importância para a cidade, modernizando seus hábitos, refazendo sua história, redescobrindo sua alma cosmopolita, enfim, reinventando a si mesma (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002).

Para a revitalização da Praça Mauá, o plano de ocupar o Píer Mauá foi retomado novamente sob a motivação de construir um equipamento cultural e de lazer

de arquitetura icônica. Desta vez, o museu proposto era o Museu do Amanhã, assinado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, inaugurado em 2015. Junto a ele, outras edificações da Praça Mauá seriam transformadas em equipamentos culturais âncora: o antigo Terminal Rodoviário Mariano Procópio, construção de 1950, e o Palacete Dom João VI, de 1920. Juntas, as duas edificações foram convertidas no Museu de Arte do Rio, o MAR, inaugurado em 2013. Um terceiro edifício âncora foi construído no *Boulevard Olímpico*, a fim de promover o uso do passeio público. O aquário público da cidade do Rio de Janeiro, AquaRio, foi inaugurado em 2016 e consistiu na restauração de um edifício histórico da zona portuária. O edifício, cuja fachada é tombada, era pertencente à Companhia Brasileira de Armazenamento (Cibrazem) e nele funcionava um armazém frigorífico (BASTOS, 2012).

Outros sítios ou edificações de patrimônio histórico foram restauradas em função da patrimonialização anteriormente mencionada. A Igreja de São Francisco da Prainha, os Galpões da Gamboa, a Sede do Tálma, o Centro Cultural José Bonifácio, a Avenida Barão de Tefé, incluindo o Cais do Valongo e o Jardim Suspensão do Valongo, são exemplos desta recuperação da cultura e da história (CDURP, [201-]). O Cais do Valongo foi a região onde pessoas escravizadas desembarcavam no século XVII na cidade do Rio de Janeiro – que, em 1843, foi reformado e chamado de Cais da Imperatriz – e é hoje um ponto turístico da cidade, por configurar-se como uma escavação arqueológica. A área de 4.000m² foi redescoberta em meio às escavações de instalação da nova rede estrutural dos serviços de drenagem de águas pluviais, em 2011, na Rua Camerino. Para Lima (2013), a ação de patrimonialização do Cais do Valongo é uma ação sociopolítica e se relaciona com a memória da cidade e da sociedade, com o poder simbólico de estruturas históricas e com as dimensões políticas e sociais, que estavam implícitas em função da escavação ter associação com a cultura afrodescendente.

No entanto, estas transformações não possuíam vínculo direto com os Jogos Olímpicos e poderiam ter sido feitas em outro momento, que não o de recebimento deste evento esportivo. A conexão entre a requalificação da zona portuária e os Jogos Olímpicos de 2016 foi estabelecida através do concurso Porto Olímpico, lançado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil. O concurso designou, ademais, a inclusão da Vila de Árbitros, hotéis e Centro de Exposições e Convenções na área (GIANELLA, 2013).

Segundo Machado (2016), no Dossiê de Candidatura da cidade apresentado à época de sua candidatura para sediar o evento, as instalações olímpicas estavam

propostas para a Barra da Tijuca. A transferência das instalações foi justificada pela porcentagem de público que circularia pela região portuária e pelo sistema viário reestruturado da área, mas o processo de convencimento do Comitê Olímpico Internacional (COI) e do Comitê Olímpico do Brasil (COB) passaria por negociações. Em virtude da localização da zona portuária, foi acordado que parte da Vila da Mídia seria transferida para a região, mas mais tarde essa decisão foi refutada. Assim, com a intenção de potencializar o legado do evento para a cidade, decidiu-se por descentralizar os equipamentos e instalá-los na zona portuária.

O concurso Porto Olímpico foi lançado em 2010 e 83 trabalhos foram habilitados para a concorrência dos projetos da Vila de Mídia, da Vila de Árbitros e do Hotel e Centro de Exposições/Convenções em dois terrenos: um na Avenida Francisco Bicalho e outro próximo ao Terminal Padre Henrique Otte e ao Terminal Rodoviário Novo Rio. A proposta vencedora do concurso foi a do escritório do arquiteto João Pedro Backheuser – o mesmo escritório que mais tarde viria a projetar a Orla Conde, o Boulevard Olímpico e a reforma da Praça Mauá –, em parceira com o escritório Alonso Balaguer, da Espanha.



Figura 50 – Imagem de maquete eletrônica do projeto vencedor do concurso Porto Olímpico.

Fonte: B+ABR Arquitetura. Disponível em: <<http://babrarquitetura.com.br/porto-olimpico.php>>. Acesso em: 13 mar. 2018.

Ainda segundo Machado (2016), o concurso apresentava a possibilidade de impulsionar a requalificação da zona portuária e de confrontar o espraiamento urbano no sentido da Zona Oeste. Apesar das críticas acerca da condução do julgamento e da divulgação dos resultados, atrasos e pedidos de anulação do concurso, através de

interposições de recursos por parte de outros participantes, deu-se início, em 2012, ao desenvolvimento do projeto. Portanto, a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha veio a se consolidar através das atrações turísticas e dos equipamentos culturais. A paisagem urbana da região ganhou uma nova identidade através dos vários elementos implantados e das mudanças da região, tanto os de menor escala quanto os de grandes escalas. Porém, a maioria dos empreendimentos imobiliários de alto padrão da região, atualmente encontram-se desocupados. Segundo levantamento publicado no Jornal “O Globo”, de 20 de dezembro de 2017, “81,5% dos imóveis corporativos de alto padrão estão vagos”. A baixa procura, também, concedeu à zona portuária a queda do preço de seu metro quadrado, que é agora R\$88,44, o mais barato da cidade (ZONA PORTUÁRIA, 2017).

5.4 A PRAÇA MAUÁ COMO CENÁRIO CULTURAL CONTEMPORÂNEO

O sistema de objetos que compõe a Praça Mauá no período analisado neste capítulo é constituído majoritariamente pelos edifícios âncora e pelas transformações urbanas conduzidas de forma a reinventar a imagem urbana da cidade do Rio de Janeiro e de sua zona portuária. A Praça Mauá se transformou em um cenário espetacular, de promoção desta nova identidade, e um espaço de acolhimento aos turistas, que visitam a região requalificada e seus novos passeios públicos: o *Boulevard Olímpico* e a *Orla Conde*.

Com a construção de objetos de grande impacto, a reação provocada na população e nos turistas é de encantamento e o sentimento de estar em uma cidade globalizada. O ambiente da Praça Mauá foi, portanto, totalmente renovado através de sua reforma paisagística, da demolição do Elevado da Avenida Perimetral, da construção do Museu de Arte do Rio e do Museu do Amanhã – aproximando-se do público através da possibilidade de interação criada com a escultura “#CIDADEOLIMPICA”, mais tarde substituída pela “RIO_TEAMO”. Sobretudo, a presença mantida da escultura de Barão de Mauá e das edificações histórica evidenciam a participação da Praça Mauá no processo histórico de formação da cidade. Portanto, as conexões simbólicas da praça com a cidade do Rio de Janeiro, seus habitantes e seus turistas foram refeitas através de sua reurbanização, dos elementos paisagísticos, da arte pública e dos novos usos atribuídos à praça.



Figura 51 – Planta da Praça Mauá, década de 2010.

Fonte: Elaborada pela autora, 2018.

5.4.1 Urbanismo

As transformações urbanísticas ocorridas neste período na Praça Mauá foram decorrentes do conjunto de mudanças na legislação urbanística da zona portuária, do pensamento acerca da requalificação de áreas urbanas históricas tidas como degradadas e subutilizadas, da ideia de renovação da imagem da cidade do Rio de Janeiro e da “turistificação” direcionada aos eventos esportivos. A mais significativa alteração na Praça Mauá foi em sua paisagem, causada primordialmente pela demolição do Elevado da Avenida Perimetral, que reconectou visual e simbolicamente a praça com o mar. A implantação da rede do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) integrou

a Praça Mauá aos outros setores de realização do Projeto Porto Maravilha e à Avenida Rio Branco, que encontra-se atualmente consolidada como eixo comercial da cidade. Além disso, o projeto de reurbanização e paisagístico, realizado pelo escritório BLAC – Backheuser Arquitetura e Cidade – em conjunto com o arquiteto Ignasi Riera Mas redefiniu o desenho da praça.

A presença do Elevado da Avenida Perimetral havia reduzido toda a orla, inclusive a Praça Mauá, a uma estrutura viária, não sendo identificada mais como um espaço público de lazer. A área sob o viaduto, seus terrenos e construções limítrofes haviam entrado em desuso e degradação com a redução da atividade industrial e portuária. A zona portuária, logo, havia se transformado em uma das áreas mais problemáticas de todo o centro da cidade do Rio de Janeiro. Por isso, a demolição do Elevado da Avenida Perimetral foi significativa não só para a Praça Mauá, mas para toda a cidade.

Kamita (2015) identifica a reforma da Praça Mauá como um ponto de conexão com o próprio passado histórico da praça, visto que a coloca novamente em um papel de destaque para a cidade do Rio de Janeiro. Além disso, o autor afirma que a Praça Mauá se caracterizava por um espaço “retalhado” e que, no momento de sua reurbanização, recuperou “o sentido de unidade, de espaço único e íntegro”, mesmo que tenha sido uma ação de ordem político-administrativa. O autor complementa:

O partido foi definido com a demolição do elevado da perimetral que seccionava o espaço. Com a retirada recuperou-se a conformação originária, o sentido de unidade daquela área. Uma grande superfície se descontinuou, abrindo novamente o céu e o mar como integrantes da paisagem (KAMITA, 2015, s/p.).

As Figuras 52 e 53, a seguir, demonstram a amplitude que a praça ganhou com a derrubada do elevado. Sob o elevado, a praça tinha seu uso destinado ao fluxo viário e ao estacionamento de veículos, por isso, com a demolição e com a reurbanização do espaço, a praça foi ressignificada como espaço livre público de lazer. A área da praça voltou-se exclusivamente ao pedestre que utiliza o espaço como articulador entre novos equipamentos culturais e de lazer que foram implementados na zona portuária com o Projeto Porto Maravilha.



Figura 52 – Praça Mauá antes da demolição do Elevado da Avenida Perimetral.

Fonte: CDURP. Disponível em:
http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf. Acesso em 18 fev. 2018.



Figura 53 – Praça Mauá depois da demolição do Elevado da Avenida Perimetral

Fonte: CDURP. Disponível em:
http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf. Acesso em 18 fev. 2018.

Essa ressignificação da Praça Mauá como espaço de lazer teve, como um dos elementos principais, portanto, o seu projeto de reurbanização, inaugurado em 2015. Os arquitetos João Pedro Backheuser e Ignasi Riera Mas desenvolveram um espaço aberto amplo, com áreas de estar e lazer, que faz parte do grande projeto de passeio público da Orla Conde, também desenvolvido pela dupla. Segundo os autores do projeto, em matéria para a Revista Online Archdaily, o projeto “procura reestabelecer a integração entre a cidade construída e a Baía de Guanabara além de dar suporte as futuras atividades e novos usos que deverão surgir no centro revitalizado e na região do Porto Maravilha” (ARCHEDAILY, 2017). O projeto contou, ainda, com a transferência da Estátua de Barão de Mauá novamente para o encontro entre os eixos da Avenida Rio Branco e da Avenida Rodrigues Alves, atual Boulevard Olímpico. Em função da supressão do fluxo de veículos da área, a maior parte do piso utilizado na reurbanização é em granito em placas, além de serem utilizados também a pedra portuguesa, o concreto pré-moldado e concreto moldado *in loco*. A vegetação varia entre árvores de grande, médio e pequeno portes, além de terem sido mantidas três palmeiras anteriormente existentes. Os principais conceitos que direcionaram o projeto são: os tempos históricos que se encontram na praça (passado, presente e futuro); conexão com a Baía; centro delimitado; e destaque da estátua a Barão de Mauá (INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL, 2010).

Outro importante ponto acerca das intervenções urbanísticas é a resposta encontrada para a realocação do intenso tráfego de veículos, que se dava diariamente no Elevado da Avenida Perimetral. Para a viabilização de sua demolição, foi necessário que fossem criadas novas alternativas. As soluções realizadas foram a Via Binário do Porto e a escavação do Túnel Rio450. O traçado do Túnel Rio450, concluído em 2015, atravessa a Zona Central da cidade em 1.480m de extensão e se dá, em parte, no espaço subterrâneo abaixo da Praça Mauá. Já a Via Binário do Porto, inaugurada em 2013, paralela à Avenida Rodrigues Alves, transformada no Boulevard Olímpico, é uma via dupla de cerca de 3.5km de extensão, que conecta as vias de circulação da região portuária às saídas e entradas da cidade, como a Ponte Rio-Niterói, a Avenida Brasil e a Linha Vermelha, passando pelo Terminal Rodoviário Novo Rio. Para acesso através do transporte coletivo, a Praça Mauá recebeu a Estação Praça Mauá de VLT, concluída em 2016. Para além de um modal de transporte, o VLT faz parte da paisagem da praça e remete à construção da identidade da cidade como moderna e globalizada. Ademais, de certa forma, ao atravessarem o espaço da praça, os trilhos do VLT retomam o

ideário dos bondes elétricos da cidade que ali tiveram início, evidenciando a trajetória histórica da praça.



Figura 54 – Vista aérea da Praça Mauá, 2017. Em primeiro plano, o Veículo Leve sobre Trilho, seguido da estátua de Barão de Mauá e do Museu do Amanhã.

Fonte: Arquivo pessoal, 2017.

A liberação do Píer Oscar Weinschenck, o Píer Mauá, para a construção de uma edificação também faz parte das transformações urbanísticas. Afinal, em projetos anteriores, para a requalificação da zona portuária e da Praça Mauá, a ocupação do terreno não havia sido aprovada. Entretanto, os trâmites desta vez correram de outra forma e o Píer Mauá foi desassociado do Porto do Rio, passando a integrar o espaço da Praça Mauá com a construção do Museu do Amanhã. A praça tornou-se, também, espaço de acesso ao museu.

5.4.2 Arquitetura

Tendo em vista a promoção da cidade como globalizada, moderna e apta a receber uma quantidade massiva de turistas, a instalação de equipamentos culturais na

Praça Mauá foi fundamental para reinseri-la no circuito turístico da cidade. Junto à Operação Urbana Porto Maravilha, dois edifícios ícones foram construídos: o Museu de Arte do Rio, finalizado em 2013, e o Museu do Amanhã, finalizado em 2015. Ambos os museus foram construídos em parceria realizada entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a Fundação Roberto Marinho. Com essas duas instituições culturais, a função cultural sobressaiu à função portuária da praça e promoveu sua visibilidade global.

Segundo Hazan (2003), a arquitetura como ícone vem sendo parte dos projetos de requalificação de centros urbanos característicos do planejamento estratégico porque se destacam na paisagem urbana e promovem a valorização de seu entorno. Muitas vezes, os edifícios ícone, ou âncora, têm seus projetos assinados por arquitetos conhecidos mundialmente, de modo que, antes mesmo de sua conclusão, já se apresentavam como objetos carregados de simbolismo. A construção de edifícios-marca são processos comuns na política do *marketing* urbano, um vez que estes estimulam os investimentos na região em que se encontram (HAZAN, 2003).

Esse é o caso do Museu do Amanhã. Projetado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, o edifício foi construído sob o aterro do Píer Mauá. Conforme mencionado anteriormente, já havia sido pensando um outro edifício-marca para o mesmo terreno, o Museu Guggenheim, projetado por Jean Nouvel, mas este não foi aprovado. Ao ser um edifício de “grife”, o Museu do Amanhã foi pensado para simbolizar todo o processo de requalificação da Zona Portuária. O projeto arquitetônico do museu explora os conceitos de organicidade e sustentabilidade: a cobertura do edifício é móvel e serve de estrutura para o sistema de captação de energia solar, possui abundantes fontes de luz natural, utiliza a água da baía para seu sistema de climatização e espelhos d’água e reutiliza a água da chuva, assim como o paisagismo projetado é configurado por espécies nativas. Além de seu projeto arquitetônico, teve-se, ainda, a intenção de incorporar o progresso e a inovação também em seu programa:

O Museu do Amanhã conjuga o rigor da ciência e a linguagem expressiva da arte, tendo a tecnologia como suporte, em ambientes imersivos, instalações audiovisuais e jogos, criados a partir de estudos científicos desenvolvidos por especialistas e dados divulgados por instituições do mundo inteiro. Traz à cidade, pela primeira vez, o conceito de museu experencial, no qual o conteúdo é apresentado de forma sensorial, interativa e conduzido por uma narrativa (CDURP, 2015a, s/p.).

Segundo Calatrava (2016), o conceito do projeto foi a cultura carioca e a relação da cidade com o meio ambiente natural. Para o arquiteto, isso foi traduzido para o projeto, ao utilizar-se da leveza e da versatilidade: “A ideia é que o edifício se sinta etéreo, quase flutuando sobre o mar, como um navio, um pássaro ou uma planta” (CALATRAVA, 2016, s/p.). Sua implantação foi determinada, logo, a fim de criar uma área paisagística e de passeio ao redor do museu para que, a partir dali, o visitante apreciasse a vista para a Baía da Guanabara e para o Mosteiro de São Bento.



Figura 55 – Museu do Amanhã. Em primeiro plano, a Praça Mauá; ao fundo, a Baía da Guanabara.

Fonte: Arquivo Pessoal, 2017.

O Museu de Arte do Rio (MAR) foi construído nas instalações já existentes da antiga Rodoviária Mariano Procópio, do Hospital da Polícia Civil José da Costa Moreira e do Palacete Dom João VI – que, em projeto anterior, seria transformado na Pinacoteca do Estado do Rio (PIO, 2017). O primeiro edifício, construído no começo da década de 1940, teve, em 1965, suas atividades transferidas para o Terminal Rodoviário Novo Rio, tornando-se inutilizado. Já o Palacete Dom João VI foi construído em 1912, para abrigar a Companhia das Docas, e também encontrava-se em situação de abandono, mesmo tombado. O projeto foi elaborado pelo escritório Jacobsen Arquitetura e inaugurado em 2013, antes da demolição do Elevado da Avenida Perimetral e da reurbanização da Praça Mauá. O prédio abriga tanto o Museu de Arte do Rio como a Escola do Olhar, escola voltada ao ensino da arte e da cultura visual (MAR, 2016). Para o escritório que assina o projeto, o fluxo integrado entre os componentes existentes foi o partido do projeto, que se traduziu na cobertura que

conecta os dois edifícios. Para os arquitetos, “esse elemento [a cobertura] será visto tanto de perto quanto de bem longe, tanto de baixo, para quem está chegando na Praça Mauá, quanto de cima, para quem está no Morro da Conceição” (JACOBSEN ARQUITETURA, 2017, s/p.), e apresenta poética e significado, ao mesmo tempo que apresenta qualidade técnica de cálculo estrutural.



Figura 56 – Museu de Arte do Rio.

Fonte: Arquivo Pessoal, 2014.

Ainda segundo o escritório Jacobsen Arquitetura (2017), por sua configuração interna de pés-direitos altos e planta livre, o Palacete Dom João VI foi escolhido para abrigar as salas de exposição do Museu. Já os andares superiores da Rodoviária Mariano Procópio, onde se instalava a Polícia Civil, foi destinada ao uso da Escola do Olhar. A circulação entre os dois prédios é feita através de uma passarela suspensa, localizada na fachada oposta à fachada da Praça Mauá, resguardando, assim, a singularidade de cada uma das duas edificações.

Para Balsini (2015), a cobertura do MAR funciona como um referencial na paisagem e o espaço entre os dois edifícios se comunica com o espaço da praça, se tornando o elemento principal do projeto. O autor ainda afirma que distanciados pelo

tempo, os elementos do museu se apresentam unificados em uma arquitetura híbrida, que se define como marco referencial para a cidade. Para o autor, “tanto o MAR quanto o Museu do Amanhã, ocupando a área do píer, têm a função de elementos ativadores da Praça Mauá” (s/p.), apesar de acreditar que “o protagonismo no recinto da praça deverá ser exercido pelo Museu do Amanhã, dada a força do eixo determinado pelo Píer Mauá, sendo que o MAR tenderá a ser o elemento coadjuvante” (s/p.).

De toda forma, a construção destes dois equipamentos culturais de grande escala contribuíram para a consolidação da ressignificação do espaço da praça, como espaço de cultura e lazer para a cidade. Juntos, os museus se comportam como um conjunto consistente de integração entre passado, presente e futuro, conjugando os vários momentos relevantes na história da praça:

Nessa nova operação urbana na área da área portuária, há uma recuperação do antigo, expondo-o como vestígio do passado; a invenção do novo, simbolizado pelo Museu do Amanhã, projetando uma visão para o futuro; e o Museu do Rio, na Praça Mauá, projetado em um antigo edifício do século XIX acoplado a um novo edifício do século XXI (SANTOS; BENEVIDES, 2014, p. 110).

O Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio foram, portanto, equipamentos culturais que simbolizaram e evidenciaram a requalificação da zona portuária, servindo de atrativos tanto para a atividade turística quanto para a atenção midiática.

5.4.3 Arte Pública

No projeto de requalificação da zona portuária, as estratégias referentes à incorporação de novos elementos de arte pública foram mais intensas na área do Boulevard Olímpico, onde as fachadas opostas aos armazéns foram disponibilizadas para o grafite. O destaque é o mural pintado pelo artista Kobra, nomeado “Todos somos um”, mais popularmente conhecido como “Mural Etnias”, inaugurado em 2016 e que entrou para o Guinness de 2016, com o título de maior grafite do mundo. Assim, este tornou-se rapidamente um atrativo turístico, excessivamente comentado pelas imprensa pública e oficial do Porto Maravilha.

Especificamente na Praça Mauá, o projeto de requalificação e reurbanização da praça introduziu a realização de uma escultura contemporânea que remete ao

contexto da realização do projeto. A escultura #CIDADEOLIMPICA traz à tona discussões acerca da conceituação de arte, pois majoritariamente é utilizada a palavra “letreiro” para designá-la. A composição é a materialização do *slogan* da campanha para a candidatura da cidade, para sediar o evento, e da campanha publicitária das obras e transformações que a cidade viria a passar. O conjunto foi composto por letras que totalizam 25 metros de comprimento e teve as laterais das letras e uma de suas faces inteiramente grafitada por artistas plásticos (CDURP, 2015b), cujos nomes não são divulgados.

Nesse trabalho, entendemos que, mesmo que seja uma peça publicitária, a escultura pode ser considerada arte pública pois, segundo Nunes (2010), a arte, geralmente, aproxima o cidadão de um contexto. Desta forma, os letreiros turísticos têm sido incorporados ao espaço público, promovendo a interação entre os turistas e a cidade, e calçados em estratégias de *marketing*. Um dos mais conhecidos letreiros turísticos é o letreiro de Hollywood, construído em 1923. No entanto, as estratégias de marketing contemporâneas adicionaram a interação física entre as pessoas e o objeto. Em grandes escalas e posicionadas em espaços públicos turísticos, os letreiros são utilizados, ainda, como cenários para fotografias.

No caso da escultura #CIDADEOLIMPICA, a interatividade é também promovida pela presença do “#”. A *hashtag* é um elemento da comunicação virtual, que foi introduzido pela rede social Twitter, para catalogar assuntos e agrupar usuários com interesses comuns. Portanto, o uso da *hashtag* na escultura é usada em favor do setor publicitário, porque promove a disseminação das fotografias nas mídias sociais e transfere para o indivíduo o poder de disseminação da mensagem (BARICHELLO; OLIVEIRA, 2010). Ao se aproveitar das tecnologias de informação, a escultura estreita a relação de interatividade entre o indivíduo e o espaço público:

Esses [os projetos de articulação entre o espaço físico e o espaço virtual] pretendem aproveitar o enorme potencial das tecnologias de informação e comunicação para aumentar o interesse das pessoas pelos espaços concretos das cidades, reaquecer o espaço público, criar novos vínculos comunitários, tornar a participação política dessas pessoas mais dinâmica e, claro, ajudar os indivíduos a se familiarizarem com essas novas tecnologias (GIRALDI, 2011, p. 15).

Logo, a interação do indivíduo com a escultura #CIDADEOLIMPICA fortaleceu, de fato, o vínculo dos turistas e habitantes não só com a cidade, mas

também o vínculo do projeto de requalificação da área com o evento esportivo. Ademais, a escultura contribuiu para que os turistas e os habitantes da cidade refizessem seus laços com a Praça Mauá.



Figura 57 – Escultura “#CIDADEOLIMPICA”, na Praça Mauá.

Fonte: Autor desconhecido. Disponível em: <<https://www.janelaparaomundo.com/2015/12/03/centro-do-rio-revitaliza%C3%A7%C3%A3o-da-pra%C3%A7a-mau%C3%A1/>>. Acesso em 20 fev. 2018.

Em 2016, a escultura #CIDADEOLIMPICA foi transferida para o Parque Olímpico, na Barra da Tijuca, e substituída pela escultura “RIO_TEAMO”. De acordo com o prefeito Eduardo Paes, em entrevista para o jornal O GLOBO:

Cidade Olímpica foi um período importante da história da cidade, mas a gente precisava de um ícone que pudesse louvar esse amor que as pessoas sentem pelo Rio de Janeiro. A nova escultura vai virar um super ícone da cidade e todos os cariocas e visitantes vão poder vir aqui declarar o seu amor ao Rio (SCHMIDT, 2016, s/p.).

Nos mesmos princípios da primeira escultura, a “RIO_TEAMO” trouxe elementos de interação com o indivíduo, ao disponibilizar um espaço para que a pessoa se posicione como parte da escultura e, desta forma, também fazer com que o indivíduo detenha o poder de disseminação da escultura e do espaço público nas redes sociais virtuais. A composição tem 16 metros de comprimento e 2 metros de altura, pintada nas cores do brasão da cidade do Rio de Janeiro (SCHMIDT, 2016).

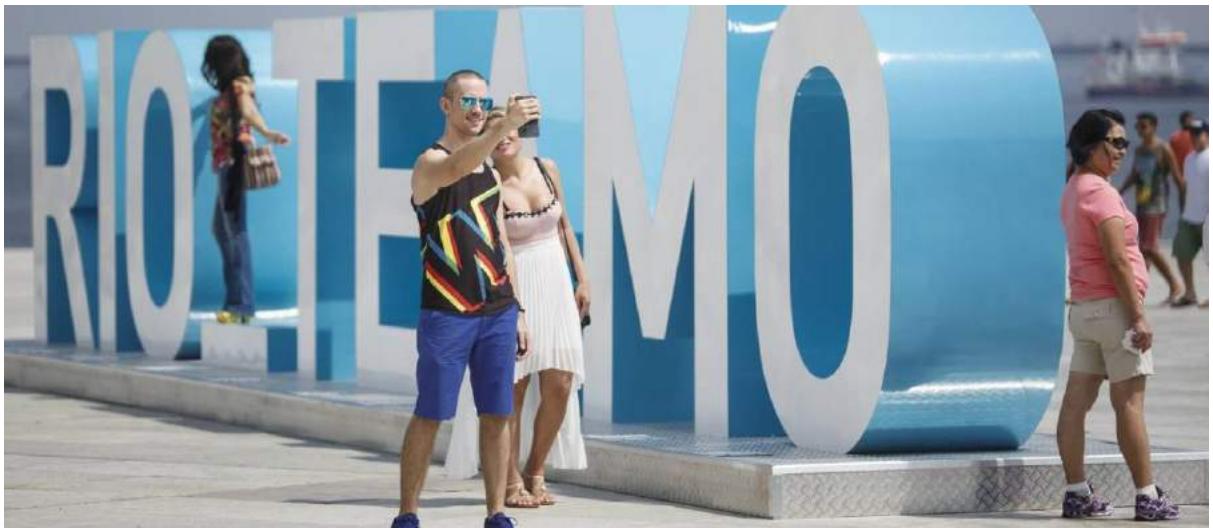


Figura 58 – Escultura “RIO_TEAMO”, na Praça Mauá, em substituição à “#CIDADEOLIMPICA”.

Fonte: SCHMIDT, 2016.

Em relação à arte pública existente, a reurbanização da Praça Mauá tinha como um dos principais objetivos o destaque da estátua de Barão de Mauá, que se unia e representava as diretrizes de resgate da conexão com a Baía, à confluência entre passado, presente e futuro e com a delimitação de um espaço central livre. Por isso, após um processo de restauração e recuperação, a estátua foi realocada para um patamar escalonado, recebendo o destaque que outrora possuía. O Monumento a Pedro Max também permaneceu no espaço e foi realocado para mais perto do acesso à edificação do Distrito Naval.

5.5. CONSIDERAÇÕES

Considerando que a ação contemporânea carioca sobre o espaço urbano central da cidade seguiu as tendências mundiais de requalificação e regeneração urbana, a Praça Mauá, neste período, foi tratada como um centro de distribuição e propagação da identidade que se propunha para a cidade no momento de sediar os eventos esportivos aos quais a cidade se candidatou. Ao trabalhar tão fortemente a imagem urbana da cidade, a ação realizada pela Operação Urbana Porto Maravilha evidencia as questões relativas às acepções terminológicas do processo de transformação urbana e à reação involuntária da sociedade de consumo do espaço.

As questões relativas às acepções terminológicas dizem respeito diretamente à visão que o agente tem sobre o espaço urbano a ser trabalhado. A

discussão sobre as diferentes acepções estão presentes em Colchete Filho et al. (2017). Em síntese, por vezes chamada de “revitalização”, o termo denota a falta de vida urbana de determinado lugar ou, ainda, a substituição da vida existente por outra que viria a ser “melhor”. Já o termo regeneração urbana denota um processo de conserto, de correção de algo que está corrompido ou avariado; enquanto que o termo “requalificação urbana” poderia ser a melhor opção, por dar a ideia de que considera-se o que existe e tem-se a vontade de melhorar. Já o consumo do espaço – consequência da competitividade entre cidades – reforça a ideia da construção da imagem da cidade. Ou seja, as estratégias de marketing aplicadas nas variadas etapas do processo de requalificação da zona portuária foram fundamentais para que a imagem da “nova” cidade fosse vendida à sociedade e aceita por ela. Por isso, pautadas na patrimonialização e no uso turístico do espaço, a estética de um espaço espetacular foi instaurada em várias etapas.

Primeiro, foram as estratégias de promoção da candidatura da cidade para sediar os Jogos Olímpicos, vendendo-se a ideia de que aquela seria uma chance única para a cidade se recuperar de um tempo de desgaste. Depois, o próprio Projeto Porto Maravilha também foi vendido como oportunidade única de fazer uma transformação tão grandiosa e impactante na zona portuária. Para isto, o projeto de demolição da Avenida Perimetral, por exemplo, que já havia sido discutido por quase vinte anos antes da Operação Urbana Porto Maravilha, foi retomado. Outra estratégia foi a incorporação de edifícios âncora na região, assim como a ocupação do Píer Mauá. A realização do Museu de Arte do Rio, que manteve a arquitetura existente e incluiu um elemento que despertava a curiosidade da população – a cobertura ondulada –, inaugurou este processo. Mais que a forma da cobertura em si, o acesso ao último andar do edifício do museu deu alcance à vista por cima dos tapumes da Praça Mauá, de onde se acompanhava o processo de escavação do Túnel Rio450 e a própria reurbanização da praça.

E, por fim, a utilização dos elementos de interação nas esculturas contemporâneas – ou letreiros turísticos – que despertavam na população visitante e residente a vontade quase involuntária de ter sua interação com a escultura fotografada e “postada” nas redes sociais. Um processo de produção de imagem intenso, em cadeia e espontâneo, porém intencional. No entanto, certas reações da sociedade são impossíveis de prever. Destaca-se, por exemplo, duas: a irreverência com a parte final da palavra “Olímpica” da escultura “#CIDADEOLÍMPICA” (CUNHA, 2015) e o uso da

Praça para mergulho na Baía por jovens e adultos (ALFANO, 2015). Além disso, a nova imagem da praça tem, como elemento fundamental e como uma das presenças mais impactantes em seu ambiente, a ausência do Elevado da Avenida Perimetral. A recente demolição da estrutura é sentida pela amplitude da praça e pela perspectiva que se tem, ao olhar para a Avenida Rodrigues Alves a partir da Praça Mauá.

O processo de reestruturação da zona portuária do Rio de Janeiro também fomentou as discussões sobre o processo contemporâneo denominado de gentrificação. Tal termo diz respeito à valorização do solo urbano, através da reestruturação econômica de uma determinada região, tendo como consequência a desapropriação de áreas já ocupadas por camadas ou comunidades populares. Ao usufruírem das estratégias de *marketing* urbano, as intervenções se apresentam como beneficiárias para a população, mas encobrem as práticas de expulsão, diretas e indiretas, da população que ali se encontra (SÁNCHEZ, 2007). O processo de gentrificação foi sentido mais enfaticamente no entorno da Praça Mauá e do *Boulevard Olímpico*, onde, através das intervenções urbanas, atividades elitizadas foram acrescentadas. Mesmo que repleto de críticas, o projeto focalizou a importância da Praça Mauá como espaço público de lazer e como destino turístico da cidade. De certa forma, a Praça Mauá foi, portanto, reativada como centro de distribuição e difusão da cultura carioca.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história de um espaço público urbano é também a história de uma cidade e de uma sociedade. Provenientes das ações sociais e de gestão pública, o espaço público se torna palco de representações e reproduções, de forma que a leitura de determinado espaço evidencia diversas características técnicas, sociais e administrativas dos contextos estudados. Na pesquisa, portanto, é evidente que a história da Praça Mauá se cruza com a história do Rio de Janeiro, tanto em seu desenvolvimento urbano, quanto em seu desenvolvimento social e econômico. Sendo a materialidade da cidade – e do espaço público – o produto de ações no espaço urbano e o reflexo da sociedade, os projetos de embelezamento de 1910, de zoneamento de 1930, de eficiência de 1965 e de “turistificação” de 2009 estão todos baseados na construção de uma imagem urbana para a cidade como um todo. Juntos, e conformados como o sistema de ações sobre o espaço urbano do Rio de Janeiro, os planos urbanísticos aqui analisados se basearam na promoção da modernidade da cidade e no fortalecimento de sua capitalidade, sempre pautados em modelos estrangeiros de modos de produzir cidade.

O embelezamento de 1910, baseado na produção francesa de Haussmann; o zoneamento de Agache, também baseado na produção francesa; o Plano Doxiadis, baseado na produção norte-americana; e, por fim, a Operação Urbana Porto Maravilha, baseado no projeto de requalificação da zona portuária de Barcelona, na Espanha. Dentro dessas ações, os espaços negligenciados foram tidos como espaços potenciais de divulgação de processos de reestruturação urbana. Assim, a Praça Mauá materializou-se, ao longo de sua trajetória histórica, de acordo não só com a sua função, mas também com a imagem desejada para a cidade.

Entre os séculos XVI e XIX, quando possuía função marítima e de defesa, foi desconsiderada como espaço público de convivência. Nesta época, os espaços públicos eram conformados por edifícios institucionais e definidos previamente para serem locais de representação do poder na nova colônia. Assim, o espaço sem urbanização, do que viria a ser a Praça Mauá, era um espaço amplo de embarque e desembarque de mercadorias e pessoas, com instalações rudimentares, sem intenções estéticas.

Já no século XX, sintetizado no capítulo 2, com o desenvolvimento social, desejou-se atribuir àquele espaço as qualidades de um espaço público coletivo e de

convivência, incorporando elementos de mobiliário urbano e arborização, assim como elementos arquitetônicos que representassem e materializassem no espaço este desenvolvimento. Portanto, a decisão de urbanizar e embelezar a Praça Mauá foi embasada pela construção intencional de uma nova identidade para a cidade do Rio de Janeiro. Tal ação, proveniente da União Federal e gerida no Rio de Janeiro por Pereira Passos, conformava grande parte do território da cidade. Porém, a Praça Mauá, visto sua relação simbiótica com o Porto do Rio, era o “cartão de visitas” da cidade, a “porta de entrada” e era, portanto, a primeira impressão que se tinha da cidade. Por isso, a transformação foi não só física, onde materializou-se o desenvolvimento técnico do urbanismo brasileiro, como também social. Ademais, como a imagem de cidade civilizada era encontrada nas cidades europeias, era este o modelo que desejava-se seguir, utilizando a reforma urbanística como catalisadora de uma reforma social, onde os costumes europeus também deveriam ser apropriados pela população carioca. O controle e a ordem urbana apareciam neste momento não só com as intervenções urbanísticas, mas como um controle e ordem sociais. A escala da intervenção para o controle urbano, portanto, era uma escala imensurável, pois conformava o cotidiano e as atividades sociais da população.

No capítulo 3, onde foram analisadas as intervenções provenientes do discurso urbanístico contido no Plano Agache, onde o controle urbano já se mostra em uma escala material, pois conforma o zoneamento do território da cidade do Rio de Janeiro como um todo. Por mais que o plano não tenha sido inteiramente implementado, a proposta de espaços que passassem a imagem de uma cidade organizada foram levadas para frente. A Praça Mauá consolidou-se, assim, como espaço livre público e o movimento de contemplação foi invertido. Antes percebida como porta de entrada da cidade, a praça agora abria-se para o mundo. Era dali que observava-se os passageiros que chegavam, tanto por meio do transporte marítimo quanto pelo transporte rodoviário, além da presença do edifício da Rádio Nacional, tecnologia tal que, recém inaugurada, fazia a comunicação da cidade com todo o território nacional. Ali estava materializada a capitalidade da cidade do Rio de Janeiro e tudo o que esta representava para o país.

Mesmo sua desvalorização foi a materialização do contexto social e urbano em vigor. Com o desenvolvimento da indústria automobilística, a obsolescência das instalações portuárias e a crise do espaço público, a praça se tornou um espaço voltado para si mesmo. Sem a permanência de pedestres e com a presença do Elevado da

Perimetral, a imagem da praça foi construída sob elementos negativos. A retomada da rua como espaços públicos de convivência coletiva ocorreria no urbanismo somente a partir dos 1990, com as propostas de projetos de regeneração urbana. Baseados em estratégias de “patrimonialização” e “turistificação” do espaço público, aderindo ao consumo do espaço como estímulo à dinâmica urbana, cidades ao redor do mundo visavam reforçar seus lugares na competitividade urbana. Neste contexto, a Praça Mauá se tornou um espaço programado para a promoção da nova fase que passaria a cidade do Rio de Janeiro, visto que sediaria os Jogos Olímpicos de 2016. Assim como desejou-se criar, em 1910, a ideia de que a Praça Mauá representaria a modernidade da cidade, novamente foi recaída sobre ela o estigma moderno, no sentido de representar o progresso da cidade e de sua zona portuária, que possuía, naquele momento, a imagem voltada à degradação e à subutilização.

A Praça Mauá, portanto, mesmo que não tenha sido originada pela instauração do poder político e religioso advindo da colonização, ao longo do tempo se transformou na materialização do poder em outras estâncias. Seja o poder cultural, com o embelezamento da gestão de Pereira Passos; seja o poder nacionalista, do período em que a cidade foi capital do país; seja o poder capitalista, à época do Plano Doxiadis; seja do poder midiático, do mundo globalizado contemporâneo.

A imagem urbana, portanto, foi sempre objeto das intervenções promovidas na Praça Mauá. Esta é configurada tanto pelo conjunto de imagens estéticas – imaginária urbana – e materiais – materialidade da cidade – do espaço público, quanto por uma imagem imaterial. É esta imagem que é difundida pelo *marketing* urbano na contemporaneidade. À imaginária urbana que é propagada pela memória coletiva, é acrescentada esta imagem imaterial, que faz parte da percepção que se tem do espaço e influencia seu uso. Cada elemento presente no ambiente cria mais do que uma memória coletiva, cria um cenário urbano. O cenário atual expõe, por exemplo, que a Praça Mauá esteve presente na cidade desde o processo de conformação de seu território. Afinal, o sistema de objetos da Praça Mauá hoje é composto por uma sobreposição de elementos – demonstrados em síntese na Figura 59, a seguir – que foram construídos desde sua primeira urbanização, até os elementos seguintes que foram sendo adicionados em seu espaço a cada nova ação, além da demolição do Viaduto da Avenida Perimetral que foi emblemática para o espaço e modificou a relação do usuário com a praça e o uso do espaço.

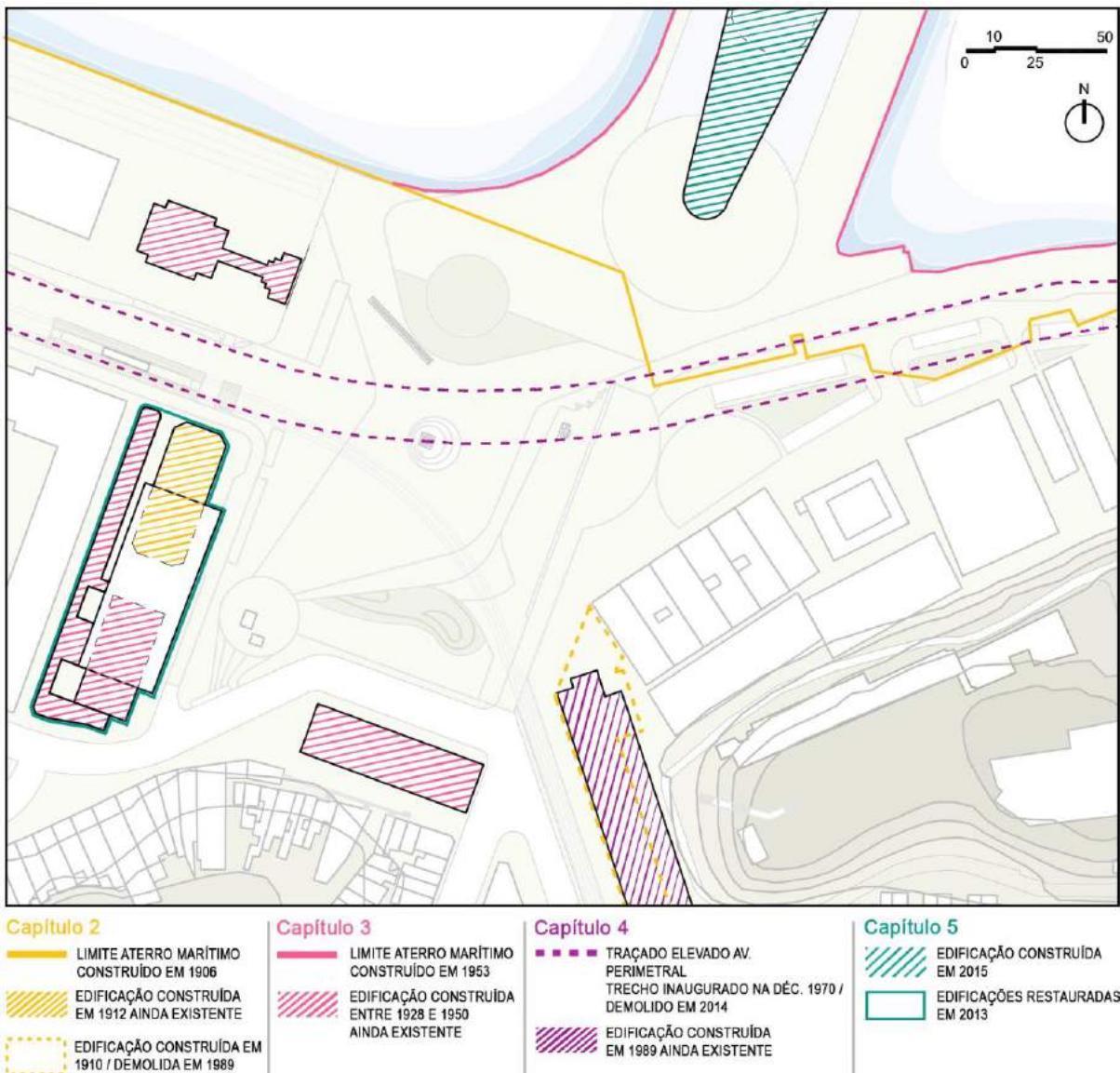


Figura 59 – Planta de referências da Praça Mauá, a partir da planta atual (2016).

Fonte: Elaborada pela autora, 2018.

Os aspectos negativos que foram reconhecidos na reestruturação da zona portuária colocaram em pauta, nas discussões sobre a cidade, ainda, os processos contemporâneos de produção do espaço urbano e no que estes se baseiam. A reformulação da legislação urbanística, a espetacularização do patrimônio, a “turistificação” de um espaço antes desvalorizado e a gentrificação são temas também em discussão e pesquisa no campo da Arquitetura e Urbanismo. Ao se adequar ao cenário de competitividade, a cidade do Rio de Janeiro se tornou mais uma entre as metrópoles tidas como “cidade-mercadoria”, tão presentes no mundo globalizado. A reestruturação urbana da região, no entanto, ainda assim apresenta como aspecto

positivo a consolidação da Praça Mauá e dos passeios públicos do Projeto Porto Maravilha como espaços públicos de lazer para a cidade.

Ao repassar a história urbana e a teoria aplicada nos projetos urbanos brasileiros, e ao utilizar a Praça Mauá como objeto de estudo, este trabalho demonstra que possivelmente a Praça Mauá tenha precisado se esforçar mais para se consolidar como espaço de lazer, visto que originou-se em função de atividades comerciais. Passada por um período de desvalorização, comum nas metrópoles contemporâneas, atualmente a praça cumpre seu papel na cidade do Rio de Janeiro como espaço público turístico e de lazer.

Por isso, acredita-se que esta pesquisa contribui não só para o entendimento do papel dos espaços públicos nas cidades do Brasil, ao longo da evolução da teoria urbanística brasileira, mas também para a sintetização de informações históricas que encontravam-se dispersas e conflitantes. Espera-se, portanto, que esta pesquisa possa contribuir para análises futuras da história urbana do Rio de Janeiro e para as pesquisas cujos temas envolvem os espaços públicos urbanos.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício. **A evolução urbana do Rio de Janeiro.** 2^a ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1988.

_____. Sobre a memória das cidades. **Revista da Faculdade de Letras**, Porto, v. XIV, p. 77-97, 1998.

AGACHE, Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro:** Extensão- Remodelação- Embellezamento. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em: <<http://planourbano.rio.rj.gov.br/DocReadernet/docreader.aspx?bib=PlanoUrbano>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

ALENCAR, Emanuel. Especialistas escolhem as mais imponentes e as mais estranhas obras de arte das ruas do Rio. **O GLOBO**, Rio de Janeiro, s/p., 14 out. 2012. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/especialistas-escolhem-as-mais-imponentes-as-mais-estranhas-obras-de-arte-das-ruas-do-rio-6393244>>. Acesso em: 8 mar. 2018.

ALFANO, Bruno. Só de onda na Praça Mauá: pular na Baía de Guanabara vira febre entre os meninos do Centro. **Extra/O Globo**, Rio de Janeiro, s/p., 6 dez. 2015. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/so-de-onda-na-praca-maua-pular-na-baia-de-guanabara-vira-febre-entre-os-meninos-do-centro-18224894.html>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Rio de Janeiro – Caracterização do Porto.** 2008. Disponível em: <<http://observatorioantaq.info/index.php/2016/06/05/rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 02 maio 2017

ARCHDAILY. **Urbanização da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde – Boulevard Olímpico / B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura.** 8 mar. 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/806633/urbanizacao-da-orla-prefeito-luiz-paulo-conde-boulevard-olimpico-b-plus-abr-backheuser-e-riera-arquitetura>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

AZEVEDO, André Nunes de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. **Revista Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 39-79, maio-ago. 2003.

_____. A reforma urbana do Prefeito Pereira Passos e o ideal de uma civilização nos trópicos. **Intellèctus**, Rio de Janeiro, ano XIV, n. 2, p. 72-87, 2015.

_____; PIO, Leopoldo. Entre o porto e a história: revitalização urbana e novas historicidades no porto do Rio de Janeiro com vistas às Olimpíadas de 2016. **Revista Tempo & Argumento**, Florianópolis, v. 8, n. 19, p. 185-208, set-dez. 2016.

BALSINI, André Reis. Museu de Arte do Rio – MAR. Um híbrido na praça Mauá. **Arquitextos**, São Paulo, ano 16, n. 185.01, Vitruvius, out. 2015. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.185/5771>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

BARANDIER, Henrique Gaspar. **Projetos urbanos na área central do Rio de Janeiro (1993-2000)**. 2003. 145f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

BARBOSA, Eliana Rosa de Queiroz. Urbanismo contemporâneo: aportes teóricos, metodológicos e novas figuras conceituais para a América Latina. In: VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 2015, Montevideo. **Anais....** Montevideo: 2015. Disponível em: <<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/77149>>. Acesso em: 25 mar. 2017.

_____. **Da norm à forma: urbanismo contemporâneo e a materialização da cidade / From norm to form: contemporary urbanism and the materialization of the city**. 2016. 387f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie / University of Leuven, São Paulo / Leuven, 2016.

BARICHELLO, Eugenia; OLIVEIRA, Cristiane. O Marketing viral como estratégia publicitária nas novas ambientes midiáticos. **Revista Em Questão**, Porto Alegre, v. 16, n. 1, p. 29-44, jan-jun. 2010.

BARROS, José d'Assunção. Cidade, espacialidade e forma: considerações sobre a articulação de três noções fundamentais para a História Urbana. **Lusíada, História, Portugal**, n. 4, p. 121-137, 2007.

BASTOS, Isabela. Aquário que seria inaugurado na Zona Portuária ainda não saiu do papel. **O Globo**, Rio de Janeiro, s/p., 20 jul. 2012. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/aquario-que-seria-inaugurado-em-agosto-na-zona-portuaria-ainda-nao-saiu-do-papel-5533315>>. Acesso em: 13 mar. 2018.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos:** um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BERDOULAY, Vincent. Modernismo e espaço público: o Plano Agache do Rio de Janeiro. **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano VII, n. 11,12 e 13, p. 123-132, set-out. 2003.

BORJA, Jordi.; MUXÍ, Zaida. **El espacio público:** ciudad y ciudadanía. Barcelona: Editora Electa, 2000.

CALATRAVA, Santiago. **Museu do Amanhã**. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/785756/museu-do-amanha-santiago-calatrava>>. Acesso em 19 fev. 2018.

CALDEIRA, Júnia Marques. **A praça brasileira: trajetória de um espaço urbano - origem e modernidade**. 2007. 434f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

CARRASCO, Héctor. **Rebeca y “Los Aviadores”**. Chile, 2012. Disponível em: <http://chilecronicas.com/2012/05/rebeca-y-los-aviadores_30.html>. Acesso em: 07 set. 2017.

CAVALCANTI, Antonio Manoel de Siqueira. Criatividade da administração pública na evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, n. 22, v. 4, p.121-129, out-dez 1988.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO. **Museu do Amanhã**. Rio de Janeiro: CDURP, 2015a. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/museu_amanha>. Acesso em: 19 fev. 2018.

_____. **Praça Mauá reabre neste domingo com festa e atividades gratuitas**. Rio de Janeiro: CDURP, 2015b. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/imprensadetalhe/cod/90013>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

_____. **Cepacs – Que negócio é esse?**. Rio de Janeiro: CDURP, [200-]. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/cepac_entenda>. Acesso em 16 fev. 2018.

_____. **Porto Maravilha**. Rio de Janeiro: CDURP, [201-]. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em: 26 fev. 2017.

CEZAR, Paulo Bastos; CASTRO, Ana Rosa Viveiros de. (Org). **A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia; Editora Ex Libris, 1989.

COARACY, Vivaldo. **Memórias da Cidade do Rio de Janeiro**. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

COLCHETE FILHO, Antonio; BRAIDA, Frederico; COSTA, Lucia Maria; GIESE, Juliana Varejão. Puerto Madero and Porto Maravilha: the transformation process of port areas into tourist zones. **Journal of Civil Engineering and Architecture**, David Publishing, n. 10, p. 915-920, 2017.

COLCHETE FILHO, Antonio. **A Praça XV como lugar central da cidade**: o projeto do espaço público através da imaginária urbana (1789, 1894 e 1999). 2003. 226f.

Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

_____. **Praça XV**: projetos do espaço público. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.

CONSTANTINOS AND EMMA DOXIADIS FOUNDATION. **Biographical Note**. Atenas, Grécia: 2017. Disponível em: <<http://www.doxiadis.org/ViewStaticPage.aspx?ValueId=4276>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 2004.

CUNHA, Thaís. Cariocas transformam monumento da Cidade Olímpica em zoeira. **Correio Braziliense**. Rio de Janeiro, s/p., 22 dez. 2015. Disponível em: <http://www.correobraziliense.com.br/app/noticia/turismo/2015/12/21/interna_turismo,511572/cariocas-transformam-monumento-da-cidade-olimpica-em-zoeira.shtml>. Acesso em: 18 fev. 2017.

DATA RIO. 2014. Disponível em: <http://dadosabertos.rio.rj.gov.br/apiCultura/apresentacao/csv/monumentos__.csv>. Acesso em: 24 maio 2017.

DEGEN, Monica. Urban regeneration and “resistance of place”: foregrounding time and experience. **Space and Culture**, p. 141-155, v. 20, 2017.

DELGADO DE CARVALHO, Carlos. **História da Cidade do Rio de Janeiro**. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.

DIÁRIO DA NOITE. O novo edifício da Polícia Marítima. **Diário da Noite**. Rio de Janeiro, p. 11, 8 abr. 1940. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=221961_02&pagfis=1517&url=http://memoria.bn.br/docreader#>. Acesso em: 23 fev. 2018

DIAS, Vera. **Catálogo**: Aviadores do Campo dos Afonsos. Rio de Janeiro, 2017a. Disponível em: <<http://www.inventariodosmonumentosrj.com.br/index.asp?iMENU=catalogo&iiCOD=1058&iMONU=Aviadores%20do%20Campo%20dos%20Afonsos>>. Acesso em: 07 set. 2017.

_____. **Catálogo**: Teixeira Soares. Rio de Janeiro, 2017b. Disponível em: <<http://www.inventariodosmonumentosrj.com.br/index.asp?iMENU=catalogo&iiCOD=510&iMONU=Teixeira%20Soares>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

_____. **Catálogo**: Almirante Pedro Max. Rio de Janeiro, 2017c. Disponível em: <<http://www.inventariodosmonumentosrj.com.br/index.asp?iMENU=catalogo&iiCOD=84&iMONU=Almirante%20Pedro%20Max>>. Acesso em: 12. jul. 2017.

DICIONÁRIO PRIBERAM da Língua Portuguesa. Turistificar (verbete). Disponível em: <<https://www.priberam.pt/dlpo/turistificar>>. Acesso em: 13 mar. 2018.

DINIZ, Nelson. De Pereira Passos ao Projeto Porto Maravilha: colonialidade do saber e transformações urbanas da Região Portuária do Rio de Janeiro. In: **XII Colóquio Internacional de Geocrítica**, Bogotá, maio 2012.

DOMINGUES, Diana. A humanização das tecnologias pela arte. In: _____ (Org.). **A arte no século XXI: a humanização das tecnologias**. São Paulo: Editora UNESP, 2003.

DOXIADIS DARÁ AO RIO uma organização para produzir urbanismo, explica Lacerda. _____, Matutina, Geral, Rio de Janeiro, p. 6, 27 de fevereiro de 1964. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 27 fev. 2018.

DOXIADIS, UMA EXPERIÊNCIA universal a serviço do Rio. _____, Matutina, Geral, Rio de Janeiro, p. 5, 23 maio 1964. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 27 fev. 2018.

GARCES, Joaquin. Monumentos Chilenos. **Pacifico Magazine**, Santiago do Chile, v. XII, n. 7, p. 335-341, out. 1918.

GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio**. Rio de Janeiro: Lacerda Ed., 2000.

GIANELLA, Letícia de Carvalho. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. **Revista Espaço e Economia** (online). n. 3, 2013, p. 1-15. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>>. Acesso em: 02 set. 2017.

GIMENES, Lourenço Urbano. A cidade-jardim no Rio de Janeiro uma experiência singular. **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, p. 16-30, jan-dez 1998.

GIRALDI, Ria Cassia. O lazer e a cidade na pós-modernidade: do espaço material ao imaterial. **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Mackenzie**. São Paulo, v. 11, n. 2, p. 1-23, 2011.

GLANCEY, Jonathan. O homem que construiu a Paris que conhecemos hoje. **BBC Brasil**, on line, 12 fev. 2016. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/02/160203_vert_cul_criador_paris_lab>. Acesso em: 7 nov. 2017.

GONÇALVES, Camila Caixeta. **Praça Tiradentes**: o espaço público através da imaginária urbana (séculos XIX, XX e XXI). 200f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído, Faculdade de Engenharia, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, Minas Gerais, 2017.

HAZAN, Vera. O papel dos ícones da contemporaneidade na revitalização dos grandes centros urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, ano 04, n. 041.02, Vitruvius, out. 2003. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.041/645>>. Acesso em: 18 fev. 2017.

IGREJAS, Patrícia Machado. **Reinventando espaços e significados:** propostas e limites da urbanização turística no Projeto Porto Maravilha. 2012. 142f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

IMAGINÁRIO. Atlas ilustrado e diacrônico da evolução social e urbana do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://imaginerio.org>>. Acesso em: 24 jan. 2017.

INSTITUTO NACIONAL DE PROPRIEDADE INDUSTRIAL. **INPI e MDIC discutem contratação de concursados e reforma do edifício A Noite.** Brasil: Instituto Nacional da Propriedade Industrial, 2017. Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/noticias/inpi-e-mdic-discutem-contratacao-de-concursados-e-reforma-do-edificio-a-noite>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL. **Proteção do Palácio D. João VI – IAB-RJ participa de manifestação.** 2007. Disponível em: <<http://www.iabpj.org.br/848>>. Acesso em: 24 maio 2017.

_____. **Projeto de revitalização da Praça Mauá.** 2010. Disponível em: <<http://www.iab.org.br/projetos/projeto-de-revitalizacao-da-praca-maua>>. Acesso em: 1 maio 2017.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS (Rio de Janeiro). **Um passeio pelo tempo.** Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2002. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

JACOBSEN ARQUITETURA. **Museu de Arte do Rio.** 2017. Disponível em: <<https://jacobsenarquitetura.com/projetos/mar-museu-de-arte-do-rio/>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

KAMITA, João Masao. A nova Praça Mauá. O Rio do espetáculo. **Arquitextos.** São Paulo, ano 16, n. 187.02, Vitruvius, dez. 2015. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>>. Acesso em: 16 jan. 2017.

KESSEL, Carlos. **A vitrine e o espelho:** o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

KNAUSS, Paulo. (Coord.). **Cidade vaidosa**: imagens urbanas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7Letras, 1999.

KUBITSCHER, Juscelino. **Por que construí Brasília**. Rio de Janeiro: Edições Bloch, 2000.

LAMAS, José. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2007.

LEME, Mara Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: _____. (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LIMA, Tania Andrade. Arqueologia como ação sociopolítica: o caso do Cais do Valongo, Rio de Janeiro, Século XIX. **Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica**, v. 7, n. 1, p. 177-207, jan./jun. 2013.

MACHADO, Vinicius Costa Cavalheiro. **A produção social do espaço urbano e da arquitetura no contexto dos megaeventos no Rio de Janeiro**: notas sobre o concurso “Porto Olímpico” (2010). 2016. 174f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

MAR – Museu de Arte do Rio. **Escola do Olhar**. 2016. Disponível em: <<http://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/educacao/escola-do-olhar/cursos>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

MENDES, José. O Plano Agache e o Rio de Janeiro: propostas para uma cidade jardim-desigual. **Revista Habitus**, v. 10, n. 2, p. 113-124, 2012.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a tábula rasa e a preservação**: cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: UNESP, 2005.

MOTTA, Marly Silva da. **Rio de Janeiro**: de cidade-capital a Estado da Guanabara. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

_____. Guanabara – um itinerário político. In: KNAUSS, Paulo (Org.). **Nos tempos da Guanabara**: uma história visual (1960-1975). Rio de Janeiro: Bazar do Tempo; Edições de Janeiro, 2015.

NEVES, Tânia. A modernidade encanta a velha praça. **O GLOBO**, Segundo Caderno, Rio de Janeiro, p. 3, 7 mar. 1989. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 7 maio 2017.

NUNES, Lilian do Amaral. **Derivações da arte pública contemporânea**. 2010. 196f. Tese (Doutorado em Artes) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

OAKIM, Juliana. **A cidade, o urbanista, o plano:** um estudo para a Guanabara por Doxiadis. 2012. 113f. Monografia (Curso de Especialização em Sociologia Urbana) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Projeto Rio-Cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na cidade do Rio de Janeiro. **Revista Eletrônica de Geografía y Ciencias Sociales.** Nueva serie de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana. Universidad de Barcelona, v. XII, n. 270 (117), ago. 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/338.htm>>. Acesso em: 11 fev. 2018.

PARA DOXIADIS, o Homem perdeu a habilidade de construir suas cidades. **O Globo**, Matutina, Geral, Rio de Janeiro, p. 6, 22 out. 1963. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: 27 fev. 2018.

PEREIRA, Elson Manoel. **Planejamento urbano no Brasil:** conceitos, diálogos e práticas. Chapecó, SC: Argos, 2013.

PEREIRA, Renata de Faria. A reurbanização da Praça Mauá: considerações sobre a inovação dos espaços urbanos. **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, n.1/4, v. XLI, p.120-125, jan-dez. 1990.

PÍER MAUÁ. **O Porto do Rio – Infraestrutura.** Rio de Janeiro, [201-]. Disponível em: <<http://www.piermaua.rio/o-terminal-2/infraestrutura/>>. Acesso em 21 fev. 2018.

PIO, Leopoldo. **Novos sentidos do Patrimônio Cultural no Projeto Porto Maravilha.** Rio de Janeiro: Gramma, 2017.

PIRES, Hindenburgo Francisco. Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: a utopia do plano estratégico e sua inspiração catalã. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, n. 895 (13), v. XV, nov 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-13.htm>>. Acesso em: 01 maio 2017.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

_____. História Urbanística do Rio de Janeiro. O Rio: cidade dos pântanos e lagoas. **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, v. XL, p. 3-27, jan-mar. 1986.

_____. História Urbanística do Rio de Janeiro - 2^a parte. Rio no início do Século XIX – D. João VI e D. Pedro I. **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, v. XLI, n.1/4, p. 3-29, jan-dez. 1990.

_____. História Urbanística do Rio de Janeiro – 3^a parte. **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, v. XLII, n. 1/4, p. 9-108, jan-dez. 1992.

_____. História Urbanística do Rio de Janeiro – 4^a Parte. **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, v. XLIII, n. 1/4, p. 11-52, jan-dez. 1993.

REZENDE, Vera. **Planejamento urbano e ideologia:** quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

_____. Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva. (Coord.) **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

_____. Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 3, 2014, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ENANPARQ, 2014.

_____. Urban planning in Guanabara State, Brazil: Doxiadis, from Ekistics to the Delos meetings. In: IPHS Conference, 17, 2016, Delft, **Anais...** Delft: IPHS, 2016, v. 6, p. 251-263.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso. Complexo RB1: território de conflitos de percepções e expectativas. In: Seminário Internacional do Núcleo de Pesquisa em Tecnologia da Arquitetura e Urbanismo, 1996, São Paulo. **Anais...** São Paulo: NUTAU, 1996, v. 1, p. 119-134.

RIBEIRO, Viviani de Moraes Freitas. **A (des)construção do espaço carioca na ‘era César Maia’ (1993-2008):** reflexões sobre o modelo de planejamento urbano estratégico e o conjunto de objetos arquitetônicos denominados ‘Pentágono do Milênio’. 2009. 353f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

RIO COMO VAMOS. 2014. Disponível em: <<http://riocomovamos.org.br/indicadores-regionalizados/>>. Acesso em 23 abr. 2017.

RIO DE JANEIRO. Decreto nº 1269, de 27 de outubro de 1977. Aprova o Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro – PUB-RIO, e dá outras providências.

_____. Decreto n. 19.002, de 5 de outubro de 2000. Tomba os bens que menciona na área portuária, I AR. **Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, RJ, 06 out. 2000.

_____. Decreto n. 20.658, de 19 de outubro de 2001. Cria e delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico do Plano Porto do Rio, nos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e parte do Centro, e constitui grupo de trabalho para elaboração dos parâmetros de ocupação para a região. **Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, RJ, 22 out. 2001.

_____. Lei n. 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. **Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 24. nov. 2009, p. 3. (2009a)

_____. Lei n. 102, de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro-CDURP e dá outras providências. **Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 24 nov. 2009. (2009b)

_____. **Guia das APACs:** SAGAS (Saúde, Gamboa e São Cristo), Entorno do Mosteiro de São Bento. Rio de Janeiro: IRPH – Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, 2012.

_____. **A volta do Barão.** Rio de Janeiro: CDURP, 2015. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4366>>. Acesso em: 25 nov. 2017.

_____. Prefeitura Municipal. **A cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1993.

_____. _____. **Pereira Passos:** vida e obra. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2006. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2376_Pereira%20Passos%20vida%20e%20obra.pdf>. Acesso em: 01 maio 2017.

_____. _____. **Rio e seus planos.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo, 2010. Disponível em: <<http://prefeitura.rio/web/smu/exibeconteudo?id=138932>>. Acesso em: 26 fev. 2017.

_____. Secretaria Municipal de Cultura. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. **Da Guanabara dos índios aos cariocas de todas as origens:** 450 anos de História. Século 19. A formação da nação e da capitalidade. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2015a. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/arquivogeral/linhadotempo>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

_____. _____. _____. **Da Guanabara dos índios aos cariocas de todas as origens:** 450 anos de História. Século 20. A era republicana e modernizadora. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2015b. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/arquivogeral/linhadotempo>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

_____. _____. _____. **Da Guanabara dos índios aos cariocas de todas as origens:** 450 anos de História. Século 21. Não mais Capital, mas com capitalidade. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2015c. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/arquivogeral/linhadotempo>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

SÁNCHEZ, Fernanda. Cultura e renovação urbana: a cidade-mercadoria no espaço global. In.: LIMA, Evelyn; MALEQUE, Miria (Org.). **Espaço e cidade:** conceitos e leituras. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007.

SANTOS, Maria Helena; BENEVIDES, Ricardo. Porto Maravilha: uma proposta de reinvenção do centro do Rio pela ótica da requalificação do espaço urbano. **Revista Eptic**, v. 16, n. 1, p. 105-119, jan./abr. 2014.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Editora EDUSP, 1994.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e espaço, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SAROLDI, Luiz Carlos; MOREIRA, Sonia Virgínia. **Rádio Nacional:** o Brasil em sintonia. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

SCHMIDT, Selma. Hashtag ‘Cidade Olímpica’ é substituída por ‘Rio te amo’ na Praça Mauá. **O GLOBO**, Rio de Janeiro, s/p., 29 dez, 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/hashtag-cidade-olimpica-substituida-por-rio-te-amo-na-praca-maua-20705843>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

SILVA, Mauro Osorio da; VERSIANI, Maria Helena. História de capitalidade do Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 75-90, jan-jun. 2015.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos.** São Paulo: Editora Ática, 1992.

SOSA, Marisol Rodriguez. **A Guanabara de Doxiadis e a Havana de Sert:** Ekistics e Urban Design, novas direções na ruptura do CIAM. 2008. 378f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

TAVARES, Selma. Linha Amarela: Primórdios. **Revista Municipal de Engenharia**, Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, p. 7-15, jan-dez. 1998.

TOLEDO, Daniel Ferreira de. A produção social da arte pública: a participação ampliada e *site specificity*. **Teoria e Cultura**, Juiz de Fora, v. 3, n. 1/2, p. 33-50, jan-dez. 2008.

WERNECK, Felipe. Edifício A Noite, no centro do Rio, é tombado pelo Iphan. **Jornal Hoje em dia**, Belo Horizonte, 03 abr. 2013. Disponível em:

<<http://hojeemdia.com.br/primeiro-plano/edif%C3%ADcio-a-noite-no-centro-do-rio-%C3%A9-tombado-pelo-iphan-1.127413>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

ZONA PORTUÁRIA DO RIO é a que mais tem prédios desocupados na cidade. **Portal G1**, s/p., 20 dez. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/zona-portuaria-do-rio-e-a-que-mais-tem-predios-desocupados-na-cidade.ghtml>>. Acesso em 17 fev. 2018.

APÊNDICE A – Tabela 1 – Revisão de Literatura

PRAÇA	ESPAÇO PÚBLICO	PRAÇA MAUÁ - RJ	ZONA PORTUÁRIA - RJ	RIO DE JANEIRO
CALDEIRA (2007)	ARGAN (1992)	CEZAR; CASTRO (1989)	COMA (2011)	ABREU (1998, 1988)
CHIAVARI (1996)	BORJA; MULFI (2000)	KAMITA (2015)	AZEVEDO; PIO (2016)	ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
COLCHETE FILHO (2003)	CARLOS (2003)	PEREIRA (1990)	CZIMMERMANN (2014)	AZEVEDO (2003)
CONTIER (2003)	CERQUEIRA (2013)		DINIZ (2013)	BOTTURA (2014)
DA SILVA (2015)	COELHO (2014)		FERREIRA (2010)	BRANDÃO (2011)
GONÇALVES (2017)	CORREA (2004)		MAGALHÃES (2011)	CAVALCANTI (1988)
LIMA (2000)	COSTA (1997)		MONIÉ; SILVA (2015)	COARACY (1988)
MILANESI (2002)	LAMAS (2007)		PIO (2013)	DELGADO DE CARVALHO (1991)
OLIVEIRA (2000)	LIMA (2005)		REIS, Paulo César (2016)	GAFFNEY (2010)
SOARES MACEDO; ROBBA (2003)	MAYA (2008)		ROCHA; REIS, Paulo (2014)	GIMENES (1998)
	ROSSI (2001)		SANTOS; BENEVIDES (2014)	INSTITUTO PEREIRA PASSOS
	SANTOS (2008)		SARUE (2015)	JAGUARIBE (2011)
	SERPA			MACHADO (2016)
	VALVERDE (2009)			MOREIRA (2007)
	VAZ (2006)			MOTTA (2001)
	CARMONA et al (2003)			PIRES (2010)
	BARBOSA (2016)			PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1993)
	BARBOSA (2015)			REIS (1986, 1990, 1992, 1993)
				REIS, Patricia (2016)
				RIBEIRO (2009)
				TAVARES (1998)
				AGACHE (1930)

LEGENDA LIVRO TESE DISSERTAÇÃO ARTIGO INSTITUIÇÃO

APÊNDICE B – Coleta de Dados - Tempo x Urbanismo, Arquitetura e Arte Pública

Referências:

1. www.imaginero.org
 2. KAMITA, João Masaô
 3. Governo do Estado do Rio de Janeiro
 4. <http://www.portomaravilha.com.br/>
 5. CÉZAR, CASTRO, 1989
 6. COARACY, 1988

The map illustrates the layout of Praça Mauá and its surroundings. Key landmarks include:

- Praça Mauá¹**: The central square.
- Rua do Acre**: A street running parallel to the square.
- Rua de São Bento**: A street intersecting the square.
- Av. Rio Branco**: A major avenue running through the area.
- Av. Rodrigues Alves (duplicada)¹**: A wide avenue.
- Rua Américo Rangel¹**: A street near the port area.
- Alferreiro do Cais do Portuá**: A historical building.
- Pier Mauá (Pier Oscar Weinschenk)⁴**: A pier on the Amazon River.
- Centro**: The central business district.
- Casa Mauá⁵**: A historical residence.
- Armazéns do Cais do Porto⁶**: Warehouses.
- Palacete Dom João VI¹**: A historical residence.
- Imprensa Nacional¹**: National Press.
- Comando do Primeiro Distrito Naval**: Naval command.
- Estátua Barão de Mauá (localização 1)¹**: Statue of the Baron of Mauá at location 1.
- Aviadores**: Aviators.
- Estátua de Teixeira Soares**: Statue of Teixeira Soares.
- "Baleia"**: Whales.
- Estátua Barão de Mauá (localização 2)¹**: Statue of the Baron of Mauá at location 2.
- Estátua Barão de Mauá (localização 3)**: Statue of the Baron of Mauá at location 3.
- Estação Marítima de Passageiros⁵**: Maritime station for passengers.
- Estátua Barão de Mauá (localização 4)¹**: Statue of the Baron of Mauá at location 4.
- Monumento à Pedro Max**: Monument to Pedro Max.
- "CIDADEOLIMPICA"**: "Cidade Olímpica".
- "RIO TEAMO"**: "Rio Teamo".
- Museu do Amanhã¹**: Museum of Tomorrow.
- Museu de Arte do Rio**: Museum of Art of Rio.
- Complexo Rio Branco 1**: Complexo Rio Branco 1.
- Edifício "A Noite"¹**: "A Noite" building.

APÊNDICE C – Quadro de plantas consultadas junto à Secretaria Municipal de Urbanismo da cidade do Rio de Janeiro.

Nº PAA	DATA	ITENS CONSULTADOS
PA 1762	15 de setembro de 1930	Praça entre o Edifício A Noite e a Policia Marítima; alinhamento quarteirão Edifício A Noite
PA 3006	25 de agosto de 1938	desenho dos canteiros da Praça Mauá
PA 3342	29 de março de 1940	realinhamento da Rua Sacadura Cabral
PA 3489	23 de dezembro de 1940	arborização Praça Mauá; desenho canteiros
PA 4375	30 de julho de 1946	arborização Praça Mauá; desenho canteiros
PA 4787	26 de janeiro de 1948	rede de trilhos do bonde
PA 5362	24 de março de 1950	alinhanamento calçadas
PA 5364	24 de março de 1950	Edifício Terminal de Passageiros Marítimos
PA 6639	08 de novembro de 1955	proposta a Praça Mauá com o Elevado da Avenida Perimetral
PA 6640	08 de novembro de 1955	Projeto do Elevado da Avenida Perimetral
PA 9737	11 de julho de 1977	alinhanamento e urbanização da Praça Mauá
PA 9826	21 de junho de 1978	urbanização da Praça Mauá com Elevado da Avenida Perimetral