

O reencontro do Rio

Sérgio Magalhães

O SÉCULO XX FOI A MÃE E A MADRASTA DA CIDADE MARAVILHOSA; FOI A FADA MADRINHA E A BRUXA MALVADA.

O mundo clássico sabia que os lugares são regidos por divindades, os *genius loci*, que determinam as condições sobre as quais as cidades se desenvolvem.

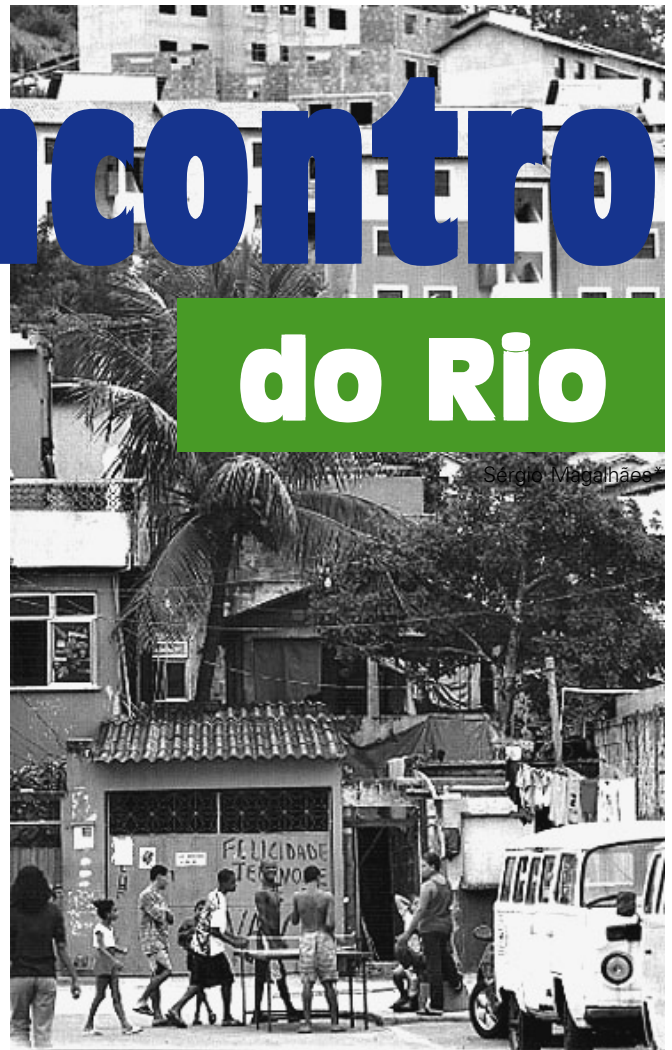
Atender ao *espírito do lugar* é o meio de se alcançar a harmonia entre a natureza e a cultura.

No século XX, o Rio esteve ao amparo (1900-1970) e ao desamparo (1970 ...) de seu *genius loci*.

O espírito da questão

Ao longo dos 440 anos de sua história, o Rio teve quatro períodos distintos: I) os primeiros 200 anos, onde a natureza foi hegemônica, correspondem à idealização da América como o Paraíso na Terra; II) os 150 anos seguintes (1750-1900), onde a cidade se consolidou, correspondem ao tempo da riqueza do ouro e do café; III) os 70 iniciais do século XX (1900-1970), no qual foi a Cidade Maravilhosa, correspondem ao apogeu, que se deu ao término desse terceiro período, quando o Rio era o dínamo e a imagem dos Anos Dourados – e quando, paradoxalmente, a capital é transferida para Brasília; IV) os últimos 30, quando deixou de ser capital federal, foi Estado da Guanabara, depois sede do novo estado, correspondem a um período de grandes dificuldades.

Nos três primeiros períodos, o Rio de Janeiro soube bem representar o Brasil paraíso tropical, o



Brasil das riquezas, o Brasil da cordialidade.

O quarto período, os 30 anos que medeiam entre 1970 e nossos dias, viu romper-se esse tripé estabilizador.

O divórcio entre a cidade e seu *genius loci* se deu em duas direções: uma causa exógena, a perda da centralidade econômica, que deu a base para a desconstrução da centralidade política e outra causa endógena, a perda do paraíso e da bem-aventurança.

Neste caso, especialmente a partir dos anos 70, o ambiente natural e construído do Rio de Janeiro é percebido como em processo de deterioração. A noção de paraíso tropical fica atingida.

Há outros fatores percebidos coletivamente como degradação ambiental, tais como a expansão de favelas; a demolição de edifícios pequenos para dar lugar a grandes edifícios, na Zona Sul; a perda de qualidade dos transportes metropolitanos, com a derrota da ferrovia, na Zona Norte e Baixada Fluminense, que inibem novos investimentos,

especialmente imobiliários, e fez com que toda a região passasse a ser vista como decadente.

O outro componente da causa endógena de divórcio entre cidade-espírito do lugar é a violência urbana, que atingiu a imagem da cordialidade.

Poluição e violência não fazem parte do espírito do Rio de Janeiro, são incompatíveis com a cidade que existe na emoção e na memória.

Poluição e violência atingem a alma carioca.

O reencontro da proteção

Será possível reencontrar o amparo?

É verdade que a complexidade dos problemas a enfrentar exige uma ampla luta nos diversos campos que influenciam a cidade.

No âmbito econômico, por exemplo, esforço máximo deve continuar a ser feito para desenvolver a indústria do petróleo, os pólos de agronegócios, a indústria naval, estes e todos os possíveis setores empregadores – em especial o estímulo aos pequenos empreendimentos. Uma política nacional de desenvolvimento que seja federativa e republicana é essencial para o Rio. Não obstante, o diferencial do Rio dificilmente voltará a ser função do crescimento econômico.

Igualmente essencial é uma política de combate à violência urbana, que também seja nacional, federativa e republicana. Porém, o diferencial do Rio tampouco voltará a ser definido por uma outorga externa.

Assim, em face da gravidade do quadro, por certo são indispensáveis amplos acordos no âmbito político envolvendo as forças institucionais, empresariais e da sociedade.

Para isso, sem ser reducionista, há um tema que pode significar uma nova sustentabilidade metropolitana: a radicalização da democratização da vida urbana. Isto é, a recuperação urbanística e ampliação da qualidade de vida, alcançando todos os cidadãos.

Uma metrópole tem, urbanisticamente, três grandes problemas permanentemente colocados: transporte, habitação e meio ambiente. No nosso caso, este pode ser o tripé que fará o reencontro do Rio.

O ovo de Colombo

É unanimidade: só o transporte de massa – isto é, sobre trilhos – tem condições de oferecer qualidade em grandes metrópoles.

Ocorre que, para implantar o transporte sobre trilhos, os dispêndios são altos e os orçamentos públicos em geral são escassos. No caso do Rio de Janeiro, o sistema de metrô está em implantação desde os anos 60 e atende apenas parte central da cidade. Não obstante, continuam em pauta planos de expansão que exigem bilhões, seja para chegar ao outro lado da Baía de Guanabara, por sob o mar, seja para alcançar a Barra da Tijuca, por vários caminhos.

Quaisquer dessas novas linhas exigirão recursos que só estarão disponíveis em décadas. Uma década é tempo pequeno para a história de uma cidade; mas também pode ser tempo exagerado para esperar reverter um quadro de dificuldades.

No entanto, temos um patrimônio que, se bem tratado, pode significar uma verdadeira redenção urbanística para a cidade e para os municípios da Baixada Fluminense: o sistema de trens metropolitanos.

As antigas linhas da Central do Brasil, Auxiliar e Leopoldina, constituem um sistema que abrange área onde moram 70% da população da RM. Com a privatização da operação, houve melhora nos serviços. Mas o potencial da área é várias vezes maior.

O modelo utilizado para a melhora foi o da recuperação como sistema de trens suburbanos. Esse modelo deve ser revisto frente às exigências de democratização urbanística: o sistema de trens precisa ser transformado em metrô de superfície.

Existem projeto e estratégia para essa transformação, o projeto Rio **Metropolitano**. Estruturado em parceria entre as secretarias estaduais de Projetos Especiais e de Transporte, recebeu a aprovação do Banco Mundial, financiador do Plano Estadual de Transportes – Pet. Levado ao debate entre órgãos representativos da sociedade civil e profissional, recebeu franco estímulo.

A transformação de trens em metrô é projeto para a redenção dos bairros da Zona Norte/Oeste e da

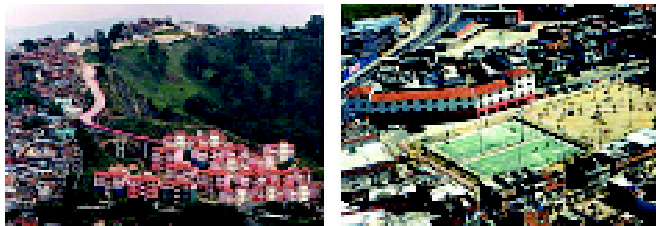
Baixada Fluminense, dando conforto aos moradores e permitindo o desenvolvimento imobiliário e dos serviços. Igualmente, a transformação dos trens em metrô é projeto estratégico para o fortalecimento do Centro do Rio e reversão do quadro de esvaziamento em que se encontra.



Primeira etapa: linha Central do Brasil, trecho Estação Pedro II-Bangu e Pedro II-Nova Iguaçu Intervalo de 5 minutos; todas composições com ar condicionado. Tempo para implantação: 18 meses

É “ovo de Colombo” porque utiliza o leito existente (a construção do leito é o maior investimento para novos metrôs) e, com um custo inferior a R\$ 100 milhões, atende a 45 bairros e três municípios, já na primeira etapa, em 18 meses!

É obra de interesse não apenas do governo do estado e dos municípios a que serve, mas também deve ser para o governo federal – agora, especialmente, em que foi criado ministério para as cidades, que tem o transporte público de qualidade como um de seus objetivos.



Integração urbanística e social das favelas e loteamentos populares como instrumento para a ampliação da qualidade de vida metropolitana.

O eixo da democratização urbana

No caso brasileiro, a falta de crédito para moradia é uma razão central para o crescimento das favelas e dos loteamentos irregulares e clandestinos.

É possível que estejam sendo construídos na irregularidade $\frac{3}{4}$ dos novos domicílios urbanos brasileiros. Logo, o quadro não poderia ser outro que não aquele de degradação urbanística, evidente em nossas cidades.

Mas, nessas décadas de grande expansão urbana, em que as famílias tiveram que construir suas casas de qualquer maneira, em situação de grande precariedade, esses investimentos foram muito elevados. Essa poupança popular na produção habitacional é um patrimônio que precisa ser preservado e melhorado. É indispensável reconhecê-los administrativamente e urbanizar favelas e loteamentos. É direito de cidadania e condição para democratização da cidade.

Felizmente, o Rio de Janeiro tem boa experiência na urbanização de assentamentos populares. Os programas Favela Bairro, Morar Legal e Morar Sem Risco, desenvolvidos pela prefeitura desde 1993, tiveram bom resultado. No âmbito da Região Metropolitana outros programas foram também desenvolvidos, como o Nova Baixada, conduzido pelo governo do estado, de características semelhantes ao Morar Legal.

Não há, no Brasil, experiência como essa do Rio de Janeiro, seja pela abrangência, seja pelo conjunto de políticas urbanísticas e sociais de educação, saúde, esportes, atendimento à primeira infância, geração de trabalho e renda, desenvolvidas integradamente.

Este caminho é instrumento poderosíssimo para a melhora da qualidade de vida de toda a Região Metropolitana.

A reversão dos vetores para o reencontro

Há ainda outra e fundamental tarefa possível a realizar, para levantar a qualidade de vida e atender

reencontro do Rio

ao espírito fundador da cidade: a despoluição das águas, em especial as da Baía da Guanabara.

O superior benefício que a despoluição da Baía da Guanabara poderá representar para o Rio de Janeiro será o reequilíbrio dos vetores de desenvolvimento que, hoje, estão majoritariamente direcionados para a Barra da Tijuca.

Como se sabe, tendo a cidade nascido à beira da baía, no Centro histórico, sua estrutura urbana foi construída a partir desse foco. Os bairros cariocas e, depois, as cidades da Região Metropolitana, tanto de um lado quanto de outro da baía, tiveram nesse foco a sua polarização.

O patrimônio cultural que aí está implantado é o mais importante conjunto arquitetônico brasileiro.

Desconstruída a condição de capital, desconstruídas as centralidades nacionais que se encontravam representadas no Rio de Janeiro, o Centro da cidade, que detinha a maior parte dessa representação, foi atingido por essa nova realidade.

A perda da centralidade financeira retirou do Centro um vetor importante de atratividade. Conquanto o vazio da ocupação eventualmente possa ser suprido por outros segmentos, a modernização do lugar fica prejudicada pela ausência de setores dinâmicos e melhor remunerados da economia.

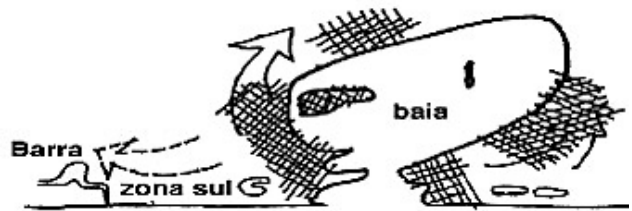
Essa é uma consequência grave, porque as áreas de expansão das classes de alta renda exercem grande atração sobre os investimentos públicos.

A grande atratividade da Barra da Tijuca sobre esses investimentos é uma evidência desse princípio. E, atraindo mais investimentos públicos, realimenta a idéia da Barra como o lugar do progresso metropolitano.

A centralidade metropolitana na Barra da Tijuca significa a consolidação do esvaziamento do Centro da cidade.

Por isso, a eventual consolidação da Barra da Tijuca como lugar hegemônico do desenvolvimento da Região Metropolitana, deverá necessariamente ser associada ao processo da mudança da capital do Rio para Brasília – e, se ocorrer, será o seu coroamento, que se completa na desconstrução da centralidade carioca.

O Centro, a *Cidade* para os mais antigos, terá passado de capital a subúrbio...



Com a recuperação da baía – e com a transformação dos trens em metrô – provavelmente ocorrerá a densificação urbana (em volume e qualidade de serviços) nos centros do entorno da Baía da Guanabara: Flamengo, Centro, Ilha do Governador, Duque de Caxias, São Gonçalo e Niterói. A despoluição da Baía de Guanabara reestruturará o Rio de Janeiro metropolitano.

Estarão refeitas as bases da centralidade carioca. Os vetores do desenvolvimento metropolitano se reequilibram. Transporte de qualidade, bairros integrados e ambiente saudável.

Será que saberemos fazer com que o século XXI seja o do reencontro do Rio com o seu *genius loci*?



SÉRGIO MAGALHÃES
é arquiteto, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ.
smc@centroin.com.br