



Políticas globais e resistência social na Zona Portuária

Tamara Tania Cohen Egler¹

O presente estudo está focado nos fatos e processos desencadeados a partir do projeto de revitalização da Zona Portuária na cidade do Rio de Janeiro. Ao assumir o comando da prefeitura, César Maia anuncia a centralidade desse projeto, cujo objetivo é transformar, a partir de novos modos de apropriação, essa área depauperada em um espaço de vida que atenda às necessidades sociais, um espaço de produção econômica e de criação cultural. O projeto de renovação suscitou a organização da comunidade local, levando-a a participar de reuniões e seminários para compreender os objetivos propostos e a produzir um posicionamento político em defesa dos interesses dos seus habitantes. Esse processo culmina com a organização de uma resistência social que foi capaz de impor limites aos interesses alheios, expressos no projeto de revitalização proposto pela prefeitura.

Esses fatos expressam a importância da resistência social a projetos que plasmam a defesa de interesses exteriores ao mundo do lugar. A questão que origina o presente tema de trabalho está associada à compreensão da resistência social que decorreu do projeto de revitalização da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro. O que se pretende é analisar as relações que se estabeleceram entre os habitantes da cidade e o governo local, num contexto de globalização das políticas urbanas. O desafio é desvendar os reais interesses que deram

¹ Doutor em Sociologia pela Universidade de São Paulo, Professor Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro- IPPUR/UFRJ, Pesquisador do Conselho Nacional de Pesquisa- CNPq: tamaraegler@uol.com.br

origem ao projeto proposto e, assim, reconhecer a importância da ação social em defesa dos interesses locais.

É trazer, para o plano analítico, processos associados à ação do Estado, por um lado, e a resistência social, por outro. Ao considerarmos o espaço urbano uma categoria que orchestra essa relação, importa-nos descobrir por que, para quem e por quem são produzidas as políticas urbanas na contemporaneidade. A nosso ver, para entender a lógica das políticas urbanas, é necessário avançar no sentido de reconhecer que elas constituem uma dimensão relevante do processo de globalização, que, além de criar novos valores que redefinem as relações de exclusão, dita quem participa e quem não participa do espaço resultante dos processos de intervenção.

Esta é a questão central: entender o projeto proposto para a Zona Portuária como projeto associado a novas formas de definição do uso social do espaço. Em outras palavras, trata-se de entender a diferença entre o que nós representamos e o que eles representam, entre os que seriam beneficiados e os que permaneceriam de fora, entre os que poderiam fazer parte desse espaço e os que lhe seriam estranhos. É um estudo da resistência social ao projeto de renovação da Zona Portuária, que tem por objetivo demonstrar a importância da coesão social dos habitantes da cidade, para fazer frente a proposições do projeto de intervenção, em que se faz prevalecer um modo exterior de pensar e viver o mundo.

Para tornar claras essas relações, parte-se do presente, que constitui a condensação de elementos do passado e do futuro. Metodologicamente, o estudo se propõe a examinar a matriz espaço-temporal da zona portuária, no sentido de fazer prevalecer uma análise capaz de reconhecer os antecedentes de fatos, atores e processos que formaram esse espaço, bem como a avaliar as suas perspectivas, tendo em vista os projetos de renovação e revitalização propostos. Na linha do tempo, o objetivo é fazer um corte no presente, para estender a visão e examinar, de um lado, os elementos do passado e, de outro, os do futuro.

A origem do abandono da Zona Portuária

O plano de revitalização da Zona Portuária na cidade do Rio de Janeiro tem por ponto de partida o abandono de uma área centralmente localizada e próxima ao centro urbano. Para compreender a origem desse plano, é necessário fazer uma análise que considere a história do processo que o gerou. A Zona Portuária é um caso exemplar de análise, porque revela dois processos de renovação urbana. Um deles, produto do espaço socialmente construído; o outro, produto da intervenção do Estado (Mello, 2003).

É essa a relação que move nossa análise, no sentido de desvendar as condições de abandono e depauperação que observamos a olho nu na Zona Portuária. Se examinarmos um mapa, será possível discernir esses dois processos. O primeiro pode ser lido nas linhas da topografia sinuosa que marcam a sua espacialidade e corresponde ao espaço social que foi construído pelas pessoas que moravam na área. É destituído de regularidade, uma vez que é produto da ação social e de sua criatividade. O segundo corresponde ao espaço construído a partir de uma estrutura urbana sistêmica, regular, ortogonal, que marca as fronteiras de uma intervenção racionalizadora do Estado. É produto da reforma Pereira Passos, em 1904, quando se aterrou o mar e se construíram o Porto, na espinha dorsal da Av. Rodrigues Alves, e os armazéns, ao longo do litoral (Mello, 2003).

Na década de 1970, foi construída a Perimetral, sobreposta à Av. Rodrigues Alves ao longo da Zona Portuária, que rasgou o tecido urbano e produziu uma sombra que escurece a sua paisagem. A análise do espaço revela um corredor coberto, tendo de um lado os armazéns da reforma Pereira Passos e por cima o elevado da reforma Dodsworth, causadores da insalubridade que marca as condições de vida no Porto do Rio.

Os armazéns que impediram a vista do mar, aliados ao elevado da Perimetral, resultam de dois processos de intervenção do Estado. O primeiro, originário do governo Pereira Passos,

está associado a um discurso de modernização que levou à centralização do poder do Estado sobre as atividades portuárias, resultando na derrubada dos trapiches e na paralisação das atividades dos pequenos comerciantes que atuavam na economia do porto. E o segundo, ocorrido na década de 1970, que cobriu o espaço em prol dos interesses da circulação de meios de transporte individual da indústria automobilística e da população que tinha acesso a esses meios de transporte.

Como a Zona Portuária congrega as diferentes reformas que foram realizadas na cidade do Rio de Janeiro, o seu estudo torna-se importante na medida em que é possível encontrar nesse espaço singular as condições gerais por que passou a cidade ao longo dos processos de intervenção do Estado.

A reforma Pereira Passos pretendia pôr a capital no caminho da modernidade (Egler, 1990), a partir do momento em que se considerava necessário produzir uma intervenção urbana capaz de construir um espaço para atrair capitais e pessoas que faziam parte do sistema internacional. Essa intenção fica clara nas palavras de Rodrigues Alves, então presidente da República, no manifesto à nação, quando foi eleito em 1902: “A capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo” (Benchimol, 1990).

Nessa direção foram executados os trabalhos que deram origem ao porto moderno. Para tanto, foi realizado um empréstimo internacional no valor de 8,5 milhões de libras, que deveria ser pago com uma taxa de juros de 5% ao ano. Reconhecia ainda o presidente da República que as condições de salubridade da capital dependiam de um urgente melhoramento do sistema de abastecimento de água e dos sistemas de esgotos, de drenagem do solo e da limpeza pública. Entretanto, a opção estava vinculada ao melhoramento das

condições de trabalho e de serviços do porto, no sentido de alcançar maiores possibilidades de riquezas que resultariam no tão almejado desenvolvimento social (Benchimol, 1990).

Essa história demonstra como estava claro, para o chefe supremo da nação, a necessidade de prover a infra-estrutura para criar condições de vida mais dignas para os habitantes da cidade; entretanto, a escolha recai na realização de empréstimos para constituir um espaço do porto para criar melhores condições de escoamento de mercadorias. Foi realizado o aterro e construído o cais, para dar suporte aos processos de modernização em curso e inserir o país no caminho da modernidade. Como podemos observar por esses fios e discursos, os caminhos do desenvolvimento estão associados sempre a processos de subordinação do país a relações ditadas por interesses externos. Ao longo da história, são exatamente esses discursos que vamos encontrar: os que ligam o desenvolvimento social à realização de investimentos que submetem o país a relações internacionais.

O porto moderno é construído em sobreposição aos trapiches do antigo porto, que se estendiam ao longo dos bairros compreendidos entre o da Saúde e o da Gamboa. A localização do porto sobre esses trapiches, que formavam o complexo das atividades portuárias, destrói as dos pequenos comerciantes, para impor uma nova ordem, associada, como já mencionado, aos interesses do comércio internacional. Os armazéns são levantados à beira do mar, e os resultados de toda essa desapropriação são o declínio das atividades portuárias (Mello, 2003).

Na década de 1970, uma nova intervenção urbana, a política de transportes associada à valorização dos transportes individuais, resultou na construção de um sistema de elevados para a circulação de automóveis. Essa política tem efeitos nocivos sobre o espaço urbano anteriormente construído. A cidade inteira é submersa por uma sombra que se sobrepõe às casas, às atividades comerciais e à vida urbana. A Zona Portuária é gravemente atingida, porque o elevado constitui uma intervenção que se sobrepõe ao espaço anterior. Basta um

percurso pelo elevado da Perimetral para observar como foi criado um marco que se interpôs entre as edificações da cidade colonial e destruiu a harmonia de seu desenho urbano. Ali entre o edifício das barcas e o Paço Imperial se ergue um elevado que encobre a beleza da paisagem do lugar. Localizado entre o conjunto arquitetônico, por um lado, e os armazéns do porto, por outro, torna-se uma barreira para o mar e instala um sistema de circulação de automóveis que provoca a poluição da paisagem, do ar, do som, estabelecendo de forma perversa a atual depauperação do espaço na Zona Portuária.

Isso quer dizer que na história encontramos elementos que indicam o quanto custa para a cidade e para a nação a formulação de políticas urbanas que buscam na articulação do país com o sistema mundial fórmulas mágicas de desenvolvimento social. Faz parte da nossa história essa forma de pensar que associa os grandes investimentos à produção de políticas de desenvolvimento. Os fatos concretos revelam como a intervenção do Estado transforma o uso social da área portuária em benefício, primeiro, dos interesses do comércio internacional de produtos agrícolas e manufaturados e, em segundo, da indústria automobilística. Esse recorte espacial permite essa leitura que expressa o modo como a política urbana, representada na Zona Portuária ao longo do século XX, esteve atrelada a projetos de transformação urbana conectados a interesses alheios às necessidades da vida cotidiana dos moradores da cidade, cujos resultados, lamentavelmente, espelham as condições de sua atual depauperação.

Globalização e políticas urbanas

A política urbana é uma das estratégias mais importantes do sistema de dominação global. O estudo das políticas urbanas globais plasma no espaço construído os interesses que lhe deram origem e revela a verdadeira face do processo de globalização. Ou seja, há um processo de dominação, e ele se sustenta em uma dupla determinação. De um lado, as corporações e as elites globais; de outro, os governos locais e os habitantes da cidade. Essas

inter-relações só ocorrem porque os governos locais se subordinam aos interesses globais. A dupla determinação da dominação, muito conhecida na literatura, é referida, em todos os campos, como uma relação de duas faces: o dominador existe porque é reconhecido como tal pelo dominado. É uma relação social de dominação, por um lado, e de subordinação, por outro. A primeira não existe sem a segunda (Baudrillard, 1995; Bourdieu, 1998; Elias, 2000; Bauman, 2002).

Na proposta de revitalização da Zona Portuária, o Museu Guggenheim constitui o projeto âncora, isto é, ele teria uma importante centralidade no projeto proposto, na medida em que seria um elo catalisador para outros projetos para a área, ocupando, assim, um relevante lugar nessa estratégia de revitalização. De toda essa história que mobilizou a opinião pública e que resultou em um conjunto de processos que repudiaram a contratação de projetos, financiamentos e obras, é que tiramos lições sobre o poder local e suas possibilidades de resistir aos processos de dominação ditados por interesses externos.

A lógica da política urbana corresponde à seguinte estratégia: cria-se, pela ação das agências internacionais, como a ONU e a Unesco, através de uma produção cultural, uma imagem que produz uma forma de pensar, “uma subjetividade coletiva” que valoriza a oportunidade de conexão da cidade ao sistema de cidades globais (Ribeiro, 2004).

Realizados planos e projetos de construção e revitalização das localidades, esses projetos são contratados nos escritórios de agências globais que respondem pela produção de uma arquitetura que contém signos que atendem ao imaginário do mundo globalizado. Para a realização desse processo de construção, são captados recursos no sistema financeiro internacional, que se somam à dívida externa.

A construção do marco edificado é realizada localmente, mas os custos serão pagos pela sociedade como um todo. Essa construção se destina aos interesses da política ditada pelas agências de financiamento global, em benefício dos homens e mulheres que fazem parte

do circuito internacional, restando aos habitantes da cidade a dívida a ser paga com “suor e lágrimas”.

As perspectivas de transformação: o projeto de renovação

Examinemos, então, os espaços, fatos, atores e processos que foram desencadeados a partir do projeto de revitalização da Zona Portuária na cidade do Rio de Janeiro. Como já dito, a leitura analítica da espacialidade do lugar demonstra como a Zona Portuária se apresenta hoje: um corredor de transportes constituído em dois níveis, o primeiro, representado pela Av. Rodrigues Alves, e o segundo, por cima, pelo elevado da Perimetral. Ladeando esse corredor, encontramos o espaço que sobrou do antigo porto, conseqüência da invenção dos *containers*, que transformou as necessidades espaciais do porto: são armazéns vazios, galpões e linhas ferroviárias desativadas, ruas sem calçadas, moradias precárias, iluminação pública deficiente, enfim, uma espacialidade sombria, insalubre e destituída de vida, o que faz do porto uma ilha isolada da cidade (IPP, 2002) ou, como observa Mello (2003), o “quintal da cidade”.

O projeto de renovação proposto pela prefeitura tem por objetivo transformar esse corredor em uma área onde as atividades cotidianas possam contemplar o carioca e o turista com melhores condições de vida e de lazer. O desafio é transformar esse lugar, a partir de um processo de liberação que disponha para a sociedade esse patrimônio e também a paisagem do mar, vedada pelas edificações que ocuparam o lugar.

Esse projeto, portanto, está associado a uma estratégia de mobilização dos agentes sociais para criar uma sinergia capaz de alcançar em dez anos a integração da Zona Portuária à cidade, com a recuperação da vista da baía, a revitalização do patrimônio imobiliário e a construção de espaços para abrigar atividades de lazer, habitação, serviços e comércio. O plano foi concebido no intuito de estabelecer um novo sistema de circulação e sete núcleos temáticos de desenvolvimento, com o objetivo de recuperar a vocação de cada área e, assim,

criar pólos de desenvolvimento sustentado. Com essa proposição, o Instituto Pereira Passos - IPP espera alcançar a revitalização proposta (IPP, 2002).

Para alterar o sistema de circulação, o plano prevê uma integração entre os sistemas de transportes públicos. Para isso, é proposta a utilização de uma nova tecnologia de bondes (VLTs), no centro e na região portuária, capaz de articular ônibus, metrô, trens e barcas. Prevê-se também a ampliação de ciclovias, com o conseqüente aumento do uso da bicicleta na circulação urbana, projeto que seria implementado no cais para recuperar a paisagem do mar (IPP, 2002).

A fim de alcançar a renovação proposta, associou-se a formação dos estratégicos sete núcleos de desenvolvimento às identidades de cada um dos lugares, que foram reconhecidas através de suas vocações históricas. E o marco principal desse processo seria o novo píer Mauá, modelado para abrigar o projeto do Museu Guggenheim (IPP, 2002).

Simultaneamente à do Guggenheim, apresenta-se a proposta de reurbanização da Praça Mauá, com a construção de estacionamentos subterrâneos, a reutilização de edificações, melhorias da infra-estrutura urbana e, principalmente, o tratamento acústico e estético da Perimetral. No núcleo da Gamboa, prevêem-se a liberação do cais e sua abertura para o espaço público através da construção de um passeio e de uma ciclovia ao longo do litoral, a restauração para uso comercial e cultural dos armazéns e um novo píer para navios turísticos. Também é proposta, no projeto, a revitalização da Av. Barão de Tefé, em que seriam produzidos estímulos para a instalação de empresas de alta tecnologia, tais como a melhoria da qualidade ambiental por meio da criação de circulação arborizada e de estacionamentos de superfície e subterrâneos. No morro da Saúde, seria incentivado o uso habitacional da área; em Santo Cristo, seriam revigoradas as atividades econômicas; e no último núcleo, da Rodoviária, seriam executados os processos de integração de sistemas de transportes. A

estratégia política é implementar processos associados à identidade do lugar e promover o seu mecanismo de revitalização; para cada núcleo, uma ação que ajude a alcançar o tão almejado desenvolvimento urbano.

As políticas urbanas globais estão vinculadas a uma estratégia de unificação que se realiza através da criação de pólos locais, na formação da rede global, o que pode ser percebido nos projetos de renovação realizados nas principais cidades do sistema global.

Em Londres, o ponto de partida do processo deve-se à ação do capital imobiliário, ao qual se delega a responsabilidade da construção de um conjunto de novos edifícios para uso residencial e comercial. A concepção da intervenção está, portanto, relacionada a uma forma de pensar a transformação determinada pela capacidade de ação do capital imobiliário. É preciso construir para depois utilizar socialmente. Os resultados desse processo são conhecidos: muitos metros quadrados foram construídos, mas até hoje ainda se encontram instalações que jamais foram utilizadas.

A renovação no porto de Lisboa inicia-se a partir do Parque da Expo 98, com prédios, praças e estacionamentos. Realizam-se, em seguida, a recuperação das margens do Rio Tejo, transformadas em área pública, e sete construções para abrigar atividades de serviços e entretenimento e um sistema de circulação capaz de interligar fragmentos da totalidade desenhada.

Em Buenos Aires, a concepção se ancora em um ideário de revitalização, quando o patrimônio preexistente é objeto de transformação para novos usos. Os antigos galpões são adaptados para servir de habitação às classes médias e altas, originando os serviços associados à nova economia globalizada.

O projeto de Barcelona mescla as duas concepções anteriores. São construídos novos conjuntos habitacionais e toda uma área para atividades de turismo à beira-mar, e os bairros populares são revitalizados.

Em Belém, são restaurados os velhos armazéns, através de um projeto de arquitetura que definiu usos para atividades comerciais e de entretenimento. Fundamentalmente, essa ação é praticada no sentido de liberar o espaço e recuperar a paisagem do rio, tudo isso para abrigar atividades de entretenimento, em busca da inclusão da cidade na rede de cidades globais (Arruda, 2003).

Essas experiências demonstram como a estratégia responde por uma lógica de formação de totalidades espaciais em forma de rede. Trata-se de uma rede de cidades globais. Sua configuração resulta de fragmentos de cidades, em diferentes localizações do mapa-múndi, conectadas por fluxos informacionais de suporte tecnológico. Isso quer dizer que conecta formas espaciais materiais e fluxos comunicacionais. Sua representação pode ser lida na conexão de espaços locais – fragmentos urbanos – e em processos comunicacionais – fluxos digitais –, que se articulam e formam uma rede de cidades globais. Articulação do local com fluxos globais constituindo essa nova totalidade espacial (Egler, 2003).

O objeto da política global é estruturar uma rede que se conecta através dos portos, porta de entrada das cidades que formam uma rede de cidades globais. Ao longo dos processos históricos, o porto foi objeto de intervenção dos capitais internacionais, sendo o espaço fundamental da conexão das localidades aos processos globais. Mais do que revelar elementos do processo de globalização (Sassen, 1998), as próprias cidades que participam do processo do sistema constituem núcleos da rede global.

Como podemos observar, existe uma lógica que pode ser lida nos projetos apresentados. É uma estratégia das políticas urbanas capitaneadas pelas agências do sistema globalizado que vai encontrar no sistema financeiro internacional recursos para a realização dos projetos propostos. Pode-se resumir assim: as agências internacionais formulam as políticas de renovação segundo seus próprios interesses e procuram cooptar os políticos locais no sentido de implementar essas políticas (Ribeiro, 2004). Forja-se a crença de que o

desenvolvimento e o bem-estar comum resultam de um conjunto de “sonhos”, formulados por arquitetos globais, que podem transformar a realidade e produzir o tão desejado desenvolvimento social.

Pretendeu-se nesta seção explicitar que o projeto de revitalização da Zona Portuária está vinculado a uma estratégia do sistema globalizado que considera o porto da cidade do Rio de Janeiro um núcleo importante para sua rede de cidades globais. Por essa razão, é proposta a construção do Museu Guggenheim como ponto de partida e grande catalisadora desse projeto.

O projeto do Museu Guggenheim

A proposta que formula o projeto de um museu como catalisador de um programa de desenvolvimento local tem por base uma experiência realizada em Paris, concretizada em 1977 com a inauguração do Museu Beaubourg. Idealizada pelo então presidente Pompidou, visava democratizar o acesso à produção cultural, abrir os museus para todos. A construção do Museu derrubou todas as barreiras preconceituosas e conquistou uma grande legião de visitantes – parte dela, inclusive, composta pela elite cultural francesa, que esmoreceu diante do fato concreto e aceitou compartilhar o espaço com os habitantes da periferia e com os estrangeiros. Foi uma política muito importante, porque o Museu é o mais visitado do mundo, onde transitam 25 mil pessoas por dia (O Globo, 2003a). Mais do que a experiência do Beaubourg, a construção do Museu de Bilbao, da Fundação Guggenheim na Espanha, foi o modelo para a proposta do Guggenheim do Rio de Janeiro.

A construção do Museu de estanho, criado pelo arquiteto Jean Nouvel, foi utilizada, como se sabe, como elemento-âncora para a revitalização da zona portuária onde foi erigido. As condições daquele porto assemelhavam-se muito às do porto do Rio, a área era subutilizada e em estado de grande e grave degradação ambiental. Os objetivos estratégicos

da política urbana era promover a reestruturação econômica e social da cidade de Bilbao (Gomes, 2004), mas, como é sabido, até hoje não foram alcançados.

São esses processos de escala global que produzem uma forma de pensar local que valoriza a formulação de políticas urbanas dessa natureza. O projeto de renovação da Zona Portuária do Rio de Janeiro, centralizava sua ação na construção de uma filial do Museu na nossa cidade, e, para isso, realizaram-se vários eventos para apresentá-lo aos habitantes da cidade, no sentido de fazer prevalecer uma forma de pensar coletiva favorável à sua edificação. Como, por exemplo, o evento promovido pela prefeitura do Rio, em parceria com o consulado francês, em que participou o próprio arquiteto Jean Nouvel, escolhido para criar a grandiosidade do espaço imaginado. Nas palavras do arquiteto, a concepção do projeto arquitetônico do Guggenheim/Rio procura integrá-lo à identidade da área, assumindo a identidade do porto. A construção, submersa na Baía de Guanabara, simula um cais, um ancoradouro, um terminal de embarque e desembarque da cultura brasileira. O objetivo expresso era construir o primeiro equipamento cultural de grande porte da América do Sul que poderia potencializar a arte brasileira (Jornal do Brasil, 2003).

Os custos do Museu

O Museu deveria custar em torno de 1 bilhão de dólares, revelando a magnitude dos recursos a serem alocados nessa obra que deveria simbolizar a entrada da cidade do Rio de Janeiro na rede global e que seria capaz de constituir um vínculo catalisador da transformação local da Zona Portuária. Tal grandeza de recursos gera um importante debate na cidade, fazendo com que a sociedade se organize para pensar na proposta e nos custos para todos os habitantes da cidade. Logo surgem os prós e os contras.

Os argumentos dos favoráveis à construção referiam-se à possibilidade de recuperação, em curto espaço de tempo, dos investimentos realizados. Alfredo Sirkis,

presidente do Instituto Pereira Passos e secretário de Planejamento da Prefeitura, responsável pela formulação do plano como um todo, propõe: “Podemos arcar com um investimento desses, escalonado por 10 anos. Tenho certeza de que o Guggenheim trará bilhões de reais em investimentos nas áreas de cultura, turismo, construção civil e outros setores”. Também faz questão de lembrar que o “município está em uma situação financeira muito boa, fruto de uma administração competente, podendo custear o investimento previsto para o museu”. O prefeito Cesar Maia, em defesa do plano proposto e investido de um inabalável otimismo, afirma que “em quatro ou cinco anos o capital estará recuperado” (O Globo, 2003b) Para outros, o plano é uma proposta cara, e os recursos que lhe seriam destinados poderiam ser aplicados em outros objetivos, como a construção de habitações, de escolas, e o atendimento à saúde. Para esses, investir no social constitui uma forma mais objetiva para alcançar justiça e bem-estar. No debate, podemos distinguir vozes que problematizam o projeto e reconhecem outras possibilidades para realizar o projeto de revitalização da área do porto, considerando que o turismo hoje é uma indústria mais rentável, mais que a do petróleo, e que a questão não se encontra na revitalização do porto, mas sim nas estratégias e objetivos propostos. Os recursos alocados para o projeto poderiam ser suficientes para reestruturar todo o cais do porto e, de quebra, quem sabe, até para construir um outro museu. Assim é que os argumentos dos que se posicionavam contra o projeto podiam ser resumidos deste modo: “Ninguém é contra museu. Trata-se de saber que museu e como construí-lo” (O Globo, 2003c) Os argumentos a favor tentam comparar a construção do Museu com a construção de um monumento tão extraordinário que seria capaz de atrair turistas do mundo inteiro para a sua visita, o que poderia trazer milhões de dólares para o município e pagaria os investimentos realizados em poucos anos, estabelecendo uma sinergia que com certeza conduziria ao desenvolvimento da área. Esses argumentos representam uma forma de pensar que valoriza a entrada da moeda internacional como fonte de recursos para alcançar o tão almejado desenvolvimento social.

Para os que são contra, seria um absurdo investir uma soma de dinheiro tão extraordinária na construção de um marco na Zona Portuária, ao invés de investi-la diretamente na renovação da Zona Portuária, na construção de condições de vida mais digna para os seus habitantes, como moradia, escolas, postos de saúde e na formação de processos que incluíssem os habitantes da cidade na elaboração dos projetos de transformação em curso.

A resistência social na Zona Portuária

Esse debate se estende, com a revitalização de muitos seminários e eventos com ampla participação social. O seu desdobramento culmina com a entrada na justiça de uma ação popular contra a construção do Museu Guggenheim, liderada pelo vereador Eliomar Coelho (PT), cujo julgamento deu-lhe ganho de causa em primeira instância. A prefeitura recorreu, e o processo teve continuidade nas instâncias superiores. Entretanto, a direção do Museu, na pessoa de Thomas Krens, decidiu retroceder na sua decisão de realizar o projeto na nossa cidade.

Logo o debate toma conta da imprensa. Realizam-se manifestações políticas contra a construção do Museu: vereadores, artistas plásticos, produtores culturais, arquitetos e engenheiros fazem, em frente ao Copacabana Palace, um ato público propondo um plebiscito no qual a população poderia manifestar-se sobre o custo do museu a ser construído no Cais do Porto (O Globo, 2003a) Uma liminar concedida pelo juiz João Marcos Fantinato, da 8ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro, suspende o contrato assinado entre a prefeitura do Rio e a Fundação Guggenheim para a construção de uma filial do museu no píer da Praça Mauá. A medida judicial impede, ainda, que a prefeitura efetue o pagamento de cerca de US\$ 10 milhões à Fundação e ao arquiteto francês Jean Nouvel, referentes à primeira parcela da elaboração dos projetos executivos da construção do museu (Jornal do Brasil, 2003).

De acordo com o juiz, o contrato não cumpre exigências constitucionais, apresenta “pontos obscuros” e cria obrigações financeiras para o município durante pelo menos dez anos, excedendo o exercício fiscal de 2003 e o mandato de Maia. A Constituição, diz Fantinato, prevê que nenhum investimento com essas características pode ser iniciado sem a prévia inclusão no plano plurianual ou sem lei que o autorize, sob pena de crime de responsabilidade (Jornal do Brasil, 2003).

A guerra na Justiça leva os desembargadores da 13ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro a decidir, por unanimidade, pela manutenção da liminar que impedia a prefeitura de construir uma filial do Museu Guggenheim no píer da Praça Mauá. Diante da nova derrota na Justiça contra a ação movida por Eliomar Coelho, o prefeito Cesar Maia admite que pode desistir do projeto que já consumira mais de US\$ 2 milhões, pagos à Fundação Solomon Guggenheim, apenas em estudos preliminares do projeto. Na fala do prefeito: “Se perdermos ou não conseguirmos sustar a liminar, vamos deslocar os recursos, que serão aplicados para outros projetos. Em alguns anos será possível avaliar se esta interrupção ajudou ou não a cidade. Para mim, perderá o Rio e ganharão o provincianismo e a mediocridade” (O Globo, 2003).

Em sentido inverso, o desembargador-relator Ademir Pimentel alega: “prejuízos maiores poderão advir no futuro para o sofrido povo do Rio de Janeiro, carente de escolas, hospitais e saneamento básico” (O Globo, 2003b). A prefeitura da cidade do Rio de Janeiro recorreria então em instância superior para anular a sentença dada localmente, mas a direção do Museu, em Nova York, desiste de construir sua filial na nossa cidade.

A resistência social que tornou possível uma ação popular contra interesses que vinham de encontro aos anseios dos habitantes da cidade apresenta questões que permitem identificar os procedimentos que conseguiram inibir um contrato milionário entre os agentes

do sistema global de cultura e os governantes de nossa cidade. Isso para responder à nossa indagação inicial: para que e para quem?

O fracasso da operação Guggenheim no Rio confirma que os habitantes ainda podem defender-se de manipulações da vontade coletiva ao rejeitarem projetos simbólicos que não respondem aos sentidos da nossa condição histórica e identitária. O que está ocorrendo aqui, através da ação popular movida contra aquele empreendimento, é a evidência de que existe a cidadania, o direito de emitir opinião, de fazer, e a prerrogativa de questionar, para garantir a liberdade de ação e de criação na defesa dos espaços da vida cotidiana dos habitantes do lugar.

Os perigos da política urbana global

As relações entre Estado e sociedade lidas na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro são um caso exemplar de análise, porque reúne numa mesma relação espacial diferentes momentos históricos que lhe deram origem. Na exposição que realizamos, foi possível observar que a Zona Portuária resulta de uma sucessão de processos de intervenção do Estado associados a diferentes interesses historicamente determinados. Como mencionado, no início do século foram construídos o porto e seus armazéns ao longo do cais, para atender às necessidades do então capital internacional, quando a economia exportadora necessitava de pontos de escoamentos. Para isso, foram realizados aterros nas praias da Gamboa e de Santo Cristo, e foram eliminados os trapiches para dar lugar ao cais “moderno”, a fim de facilitar e agilizar os processos de escoamento de mercadorias. Mais tarde, a política de transportes da década de 1970 iria construir sobre a avenida dos armazéns um elevador para facilitar a circulação de automóveis e consolidar a política de transportes individuais. Essa sucessão de intervenções promove a depauperação das condições ambientais e da vida social.

E agora estão propondo a recuperação daquilo que foi criado.

Para alcançar os objetivos propostos de reabilitação da área depauperada, são criadas estratégias que respondem pelos mesmos interesses que a esgotaram. Os interesses externos ao lugar produzem espacialidades apenas para garantir interesses imediatos dos capitais e das elites que fazem parte de um sistema mundial, nos seus diferentes momentos históricos. A história do porto do Rio, no transcorrer do século XX, é um caso exemplar de análise, porque plasma e revela os reais interesses que lhes deram origem em suas determinações históricas.

As políticas globais são voláteis, vinculam-se a interesses temporalmente definidos que acompanham o processo de transformação da acumulação capitalista. Sua ação é efêmera, seu tempo é de curta duração, só se mantêm enquanto perduram os interesses de capitais alheios que não constituem a história do lugar. Quando esses interesses se esgotam, os capitais internacionais migram. A estratégia da política é exatamente esta: os edifícios que têm uma longa durabilidade são construídos e custeados pelos agentes locais, enquanto o capital internacional se incumbem dos processos de sua gestão. Como vimos, a renovação proposta para a Zona Portuária tem por principal objeto de ação o desenvolvimento de uma política urbana associada aos fluxos do turismo global. E sua forma estética corresponde aos signos que dignificam os que participam do circuito. Sabemos que a produção de signos é renovada de forma ininterrupta, patenteando a efemeridade das políticas urbanas globais. O que resta para o lugar são apenas os edifícios que abrigaram as atividades, uma vez que já terão migrado os capitais que lhes deram origem. O projeto de renovação da Zona Portuária é mais uma intervenção que vai deixar suas marcas e o seu custo social impressos em processos alheios às necessidades do lugar, corroborando que as transformações na dinâmica global atingem com muita força as formas de utilização dos espaços locais.

Uma sucessão de erros do passado é justificativa para que se pague 1 bilhão de dólares, a partir da contratação de empréstimos realizados em nome do bem-estar coletivo dos

habitantes de nossa cidade, mais uma vez em benefício de interesses alheios às necessidades de vida e da ação social.

A sobreposição desses erros do passado é produzida pela mesma política urbana que hoje propõe a sua reabilitação. Revela os reais interesses que deram origem a essa zona tão sombria de nossa história urbana, interesses cuja permanência pode ser lida na política urbana que agora valoriza a criação de um espaço simbólico.

Na contemporaneidade, o desenvolvimento de atividades de turismo resulta da mercantilização da cultura, importante fonte de ganhos econômicos no circuito global. Vem para substituir a economia de trocas de produtos primários e manufaturados por outros, de representação simbólica. Trata-se de uma nova organização que estabelece um novo conjunto de relações e serviços, mediante a captura do desejo pelo consumo de símbolos de de estimulação dos sentidos alheios à cultura nacional (Falcão, 1996).

No projeto de revitalização da Zona Portuária, podemos perceber esses espaços simbólicos. O Museu Guggenheim, com a sua proposta de ficar submerso ao mar, visa criar esse espaço que atende aos interesses das elites globais que se movem pelo mundo para satisfazer a ininterrupta busca de emoções (Bauman, 2002). O projeto de renovação da Zona Portuária condiz com o discurso valórico dessas elites, que buscam acontecimentos e eventos para satisfazer o seu vazio, para encontrar o inatingível, o extraordinário, que define quem participa e quem não participa da apropriação desse espaço. Ou seja, quem está “dentro” e quem está “fora” de sua apropriação (Bauman, 1999).

Trata-se de definir os grupos que têm prestígio e poder de ir e vir, de constituir uma identidade de mobilidade, de ser modelo para os outros que permanecem nos lugares, no sentido de criar um sentimento de superioridade social e moral em que se constrói uma autopercepção e reconhecimento de pertencimento a esses grupos que se distinguem por uma determinada forma de vida social (Elias, 2000). Basta um olhar sobre os projetos propostos

para a Zona Portuária, com seus VLTs, suas coberturas para controlar o ruído do tráfego, com a instalação de empresas de alta tecnologia, para perceber que os projetos de reabilitação propostos respondem aos desígnios do ir e vir dentro do mundo que forma a vida social global. Para as pessoas que habitam a localidade, restam as franjas do modelo proposto e de financiamentos para a produção de pequenos negócios, subordinados à totalidade do projeto destinado para as elites que participam da vida global.

Toma-se um espaço depauperado pela sucessão de erros do passado, para inventar uma nova vida destinada a esses grupos, resultante de uma ação que alia o Estado e o capital local aos interesses do sistema global, sem sociedade local. O projeto de transformação do espaço local em espaço global ignora o espaço social. A leitura dos projetos de arquitetura revela a ausência da comunidade local, ignora a reprodução da vida cotidiana, no contínuo processo de reconstituição das relações anteriores. A renovação dos lugares aniquila a história das pessoas que dão origem ao lugar (Egler, 2003).

A resistência social que impôs barreiras ao projeto de construção do Museu Guggenheim demonstra a possibilidade de os grupos excluídos da política serem capazes de fazer valer um posicionamento em defesa dos interesses das formas de vida dos habitantes da cidade do Rio de Janeiro. Isso quer dizer que foi possível fazer prevalecer uma percepção de que os grupos excluídos da política foram capazes de inverter a relação de dominação e de fazer valer as formas de vida social na cidade do Rio de Janeiro. O que é muito importante, porque torna patente o poder dos que estavam excluídos da política em reverter uma situação de dominação. E é isto que queremos mostrar: os senhores que dominam o mundo global só existem porque os homens que participam do mundo social permitem.

Dessa forma, pôde-se recusar a proposta faraônica da construção de um museu submerso à beira-mar, em nome de um projeto de revitalização de uma área depauperada, pelos mesmos interesses que formulavam a sua revitalização. Foi afastada a imagem

grandiosa dessas elites, para aproximar a realidade da vida e das necessidades das pessoas comuns que habitam a Zona Portuária. Em Elias (2000), encontramos a chave para a compreensão dos processos de ascensão e queda dos grupos. Ele nos alerta para o fato de que os sonhos das nações e dos seus grupos dominantes são perigosos, de que os projetos ideais do nós são hipertrofiados e revelam uma doença coletiva. Muito se poderia compreender do mundo apreendendo as posições dos grupos que se transformam ao longo dos processos históricos em relação às suas posições na ordem estabelecida.

Referências bibliográficas

ARRUDA, Euler. *A Orla De Belém, Ocupação e Reconfiguração do Espaço*. Rio de Janeiro, 2003. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro. 2003.

BAUDRILLARD, Jean. *Para uma crítica da economia política do signo*. Rio de Janeiro: Effos, 1995.

BAUMAN, Zigmunt. *Globalização: as conseqüências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1999.

BAUMAN, Zigmunt. *Comunidades*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2002.

BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: Um Haussman Tropical*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1990.

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1998.

EGLER, Tamara Tania Cohen. Rio, nome do lugar. In: _____. *Videos Urbanos*. Rio de Janeiro: UERJ, 1990.

_____. Políticas urbanas para espaço global. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE SOCIOLOGIA - SOCIOLOGIA E CONHECIMENTO: ALÉM DAS FRONTEIRAS, XI., 2003, Campinas, 2003. *Anais...* Campinas, 2003.

ELIAS, Norbert. *Os Estabelecidos e os outsiders*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

FALCÃO, José Augusto. O Turismo Internacional e os mecanismos de circulação: transferência de renda. In: YAZIGI, Eduardo et al. *Turismo: Espaço, Imagem e Cultura*. São Paulo: Hucitec, 1996.

GOMES, Fátima Fernandes. *O museu Guggenheim do Rio de Janeiro: prelúdio de uma nova época?* Rio de Janeiro, 2004. (Exame de Qualificação) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro. 2004.

IPP (Instituto Pereira Passos). Porto do Rio. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos, 2002.

MELLO, Fernando Fernandes. *Antecedentes e perspectivas da Zona Portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2003. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro. 2003.

RIBEIRO, Ana Clara Torres; SILVA, Catia Antonia. Impulsos Globais e Espaço Urbano: sobre o novo economicismo. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres. *O rosto urbano da América Latina*. Buenos Aires: Clacso, 2004.

SASSEN, Saskia. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

Periódicos

JORNAL DO BRASIL. *Guggenheim tem contrato suspenso*. Rio de Janeiro, 21 maio 2003.

O GLOBO. *Políticos e Artistas fazem protesto contra Guggenheim*. Rio de Janeiro, 5 maio 2003a.

O GLOBO. *Tema em discussão: Museu Guggenheim*. Rio de Janeiro, 5 maio 2003b.

O GLOBO. *Cesar já admite desistir do Guggenheim*. Rio de Janeiro, 26 jun. 2003c.

O GLOBO. *Bye Bye Guggenheim*. Rio de Janeiro, 12 jul. 2003.