



Uma cidadela global no Rio de Janeiro

Fania Fridman* e Eduardo Cezar Siqueira**

Resumo – O texto trata dos efeitos da globalização, focalizando como esse processo transformador das relações econômicas (modos de produção), sociais (interação dos agentes responsáveis direta e indiretamente pela materialização e condução do espaço urbano), políticas (revisão do peso relativo dos grupos de interesse participantes do “jogo político”) e culturais (novas maneiras de explicar e legitimar o cotidiano e o incomum), com origem no Primeiro Mundo, chega a uma cidade do Terceiro Mundo como o Rio de Janeiro, confrontando-se com as condições locais e, simultaneamente, alterando tais condições e se adaptando para tentar sobreviver e realizar seus planos. Citam-se algumas análises teóricas sobre a natureza desse processo e tomam-se alguns exemplos de iniciativas de impacto, tais como Plano Estratégico, Teleporto, Rio Cidade, Projeto SAS, para ilustrar objetivos e limitações da globalização.

Palavras-chave: globalização; mercado; planejamento; desigualdade; exclusão; identidade.

Introdução

A chamada globalização (ou, como preferem os franceses, a mundialização), que para muitos vem ocorrendo no Ocidente desde o século XVI e que, para outros, é fenômeno iniciado na década de 80 do século XX com a revolução tecnológica associada à informatização, ocasionou o aumento da pobreza, do desemprego e da desigualdade urbana. A reestruturação produtiva que definiu o papel das “cidades globais” (Sassen, 1998) ou pós-industriais ou mundiais,¹ que integram

a rede da economia-mundo, correspondeu ainda ao enfraquecimento do Estado Nacional, às novas formas de intervenção internacional e à crise de governabilidade dos poderes locais. Nestas localidades, pontos nodais dos fluxos financeiros internacionais, concentram-se os postos de trabalho mais qualificados, a renda e a qualidade de vida para poucos. Na periferia metropolitana, aumentam a insegurança e os bolsões de miséria para muitos. Tal segregação entre os espaços valorizados e

* Doutora em Economia Política pela Universidade de Paris VIII, Professora do IPPUR/UFRJ e Pesquisadora do CNPq e da FAPERJ. E-mail: fania@altermex.com.br.

** Mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ, Professor da Universidade Santa Úrsula e da Escola de Belas Artes da UFRJ. E-mail: siqueirarosa@aol.com.

aqueles exclusivos da pobreza, cuja origem é entendida por Mollenkopf e Castells (1991) como tecnológica, levaram os autores a denominarem-na “cidade dual”. A razão para este artigo é avaliar as conseqüências de tendências recentes que estruturam, desestruturam e reestruturam uma cidade sob a nova ordem advinda da globalização. Verificaremos seus impactos na chamada cidade global do Rio de Janeiro a partir do início da década de 90, através de duas intervenções urbanísticas, o Teleporto e o Programa Rio Cidade, e avaliaremos o outro lado da questão através dos seus efeitos perversos.

Se a maior parte do século XX assistiu ao triunfo do movimento Moderno (Le Corbusier, Bauhaus), defensor de uma intervenção ativa para a reconstrução física das cidades que também seria uma reconstrução social e moral, o final do mesmo século vai questionar este movimento quanto às suas limitações diante de um mundo globalizado em que todas as relações econômicas e sociais estão sendo alteradas, após meio século de estabilidade keynesiana. Exemplifiquemos para o caso do Rio de Janeiro.

Durante os anos de modernização administrativa e investimentos em infra-estrutura da chamada Era Vargas (1930-1945), que prepararam o país para passar de uma economia agrária para uma economia industrial, o Rio de Janeiro, por ser capital do país, serviu de cenário privilegiado para a aplicação de idéias modernistas, o que representou também

um acompanhamento das idéias econômicas em voga. No Primeiro Mundo, o economista John Maynard Keynes pregava uma ação mais direta do Estado que, para garantir o equilíbrio entre oferta e demanda, deveria investir em obras de infra-estrutura – o que estimularia a atividade produtiva – que seriam utilizadas pela população, graças aos gastos do Estado na área social através de programas, entre os quais o seguro-desemprego. No Brasil, o Estado atuava em duas frentes: investimentos em obras públicas e legislação trabalhista. A versão urbanística deste modelo veio sob a forma das idéias de Le Corbusier e Walter Gropius que defendiam a intervenção maciça do Estado, buscando a reconstrução das cidades desiguais em um novo tecido urbano padronizado. Estas idéias ganharam ampla aceitação no Rio de Janeiro e o governo patrocinou algumas propostas de conjuntos habitacionais para a classe trabalhadora. Este modelo de modernidade planejada vai exercer influência decisiva na aparência da cidade e nos programas sociais por toda a segunda metade do século XX. Entre Vargas, a redemocratização pós-1945, os governos militares (anos 1960-1970) e a redemocratização pós-1984, o Rio de Janeiro viu brotar inúmeras obras ou, pelo menos, projetos voltados para a “regulação” de uma sociedade desigual do Terceiro Mundo – blocos de apartamentos para populações de baixa renda, vias expressas, um novo aeroporto supersônico, distritos industriais, centros empresariais, locais de exposição – para adequar a economia



local às necessidades de uma economia capitalista que conectava o Brasil ao espaço multinacional

Este foi o modelo que chegou quase até nossos dias. A cidade, sob o fenômeno recente da globalização, precisou rearrumar-se para enfrentar novas necessidades de produção, distribuição e consumo (e de sua manutenção). Falar nestes últimos anos sobre a preparação do Rio de Janeiro para a economia global é falar, portanto, sobre o Plano Estratégico.

Mas, antes de passarmos à análise do Plano Estratégico, recordemos a análise do francês Henri Lefebvre (1969), criador de uma classificação dos tipos de Urbanismo. O primeiro, chamado ironicamente de *urbanismo dos homens de boa vontade*, já pode ser percebido no discurso sanitarista do século XIX. Este é o tipo que surge nos projetos de cidades modernistas, da *Ville Radieuse* de Le Corbusier ao Plano Piloto de Lúcio Costa para Brasília. São projetos de uma ordem mundial baseada em igualdade e liberdade para todos os homens. Este é o tipo que moldou boa parte do urbanismo carioca: o edifício do Ministério da Educação, o Parque do Flamengo (com os jardins de Burle Marx trazendo o usufruto de espaço público generoso e elegante para o homem do povo) e o conjunto habitacional multifamiliar do Pedregulho (onde o arquiteto Reidy contribuía para o reconhecimento do espaço mínimo como um direito social), entre outros tão citados e estudados.

O segundo tipo foi denominado *urbanismo dos administradores*, expressivo do ideário interventor e legitimador do poder público que, ao administrar o crescimento das cidades e estabelecer seus padrões reguladores, garantiria o respeito democrático e a paz social, junto com a eficiência econômica. Tais objetivos vão estimular a elaboração de programas de ação, instrumentos eficazes (pelo menos enquanto a economia era orientada pelo ideal keynesiano) de hierarquização entre Estado e sociedade, em que o Estado tomará para si a responsabilidade pela formação do espaço urbano e pelo uso deste espaço novo pela população. Este segundo tipo é particularmente acionado por lideranças políticas com alguma intenção carismática, uma vez que se presta à idéia de uma condução guiada por forças centralizadas: de um governador como Carlos Lacerda, que nos anos 60 lançou planos grandiosos, como a regularização do abastecimento de água ou a reorganização do tecido urbano através das propostas do arquiteto grego Doxiadis, até os prefeitos que, nos anos 70 e 80, recorreram à criação de equipes técnicas para justificar as vantagens de suas respectivas propostas administrativas.

O terceiro tipo apontado por Lefebvre foi chamado de *urbanismo dos promotores de vendas*. Por um lado, este é o tipo que privilegia a importância dos agentes privados – incorporadores, companhias imobiliárias, entidades financiadoras, proprietários de solo

urbano, locatários – que agem mais diretamente em uma economia de mercado em que, em princípio, o poder público não deve interferir além do nível que garanta a operação eficiente deste mercado. Este tipo, portanto, é o oposto do segundo, uma vez que nele os “administradores” (pelo menos os empregados diretamente pelos governos) seriam externos ao sistema e, em grande parte, indesejáveis. Em seu lugar, seriam responsáveis pela cidade todos aqueles que, da maneira “mais direta” possível, atuam no mercado “produtor” do espaço urbano. O produto chamado “cidade” é concebido e realizado exatamente seguindo os mesmos métodos recomendados pelo *marketing*: deve ser atraente e mostrado diretamente em suas características mais desejáveis, sendo a sua venda a mais desimpedida possível. Enquanto o segundo tipo promete o acesso a um “valor de uso” chamado “cidade”, através de seus equipamentos de consumo coletivo (conectados ao patrimônio privado), o terceiro tipo promete “valor de troca”, mais estimulado que o “valor de uso”. Se o espaço urbano é revisto como um produto a ser trocado ao invés de usado, surgem todas as conseqüências que advêm da venda de qualquer mercadoria: temporalidade comprimida e acelerada do produto, onipresença da moda, ênfase no patrimônio privado com enfraquecimento da manutenção da propriedade pública, substituição do coletivo pelo individual e da soberania do povo pela soberania do consumidor. A descrição deste tipo de urbanismo talvez seja a mais próxima dos prefei-

tos César Maia e Luiz Paulo Conde que, nos anos 90, elaboraram, através de equipes técnicas contratadas externamente, seus planos de ação (Planejamento Estratégico), com vistas a tornar o Rio uma cidade global (produtiva e competitiva) e responder às demandas oriundas da ampliação das desigualdades socioeconômicas.

O Plano Estratégico da cidade do Rio de Janeiro

O primeiro governo municipal de César Maia (1993-1997) contratou a empresa catalã *Tecnologies Urbanas Barcelona S.A. (TUBSA)* para elaborar o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. A empresa sugeriu intervenções urbanísticas pontuais como os Projetos Favela Bairro, Rio Cidade, Teleporto e Linha Amarela, entre outras articuladas à modernização da infra-estrutura necessária à renovação da base econômica. Tal renovação estaria fundamentada na concorrência entre cidades pela atração de empresas e capitais. O Plano Estratégico, em que se propôs ainda a flexibilização dos controles urbanísticos para permitir a negociação de um “pacto urbano”, tinha como pressupostos concepções da cidade como um centro terciário qualificado, o protagonismo político das administrações locais (diante do enfraquecimento de Estados Nacionais),² a necessidade de cooperação público-privada no financiamento de grandes intervenções urbanísticas e a construção de uma nova imagem da cidade.



A palavra “estratégia” foi aplicada nos anos 30 pela Administração Empresarial, que utilizou princípios “estratégicos” na formulação de políticas empresariais, inspirada em Sun Tzu, comandante do exército chinês há 2.500 anos e autor de *A arte da guerra*. Segundo Macedo (2002), tal adoção, que nos remete a operações militares e comerciais, é sintomática: trata-se de ler a cidade como um espaço (terreno inimigo, mercado consumidor) de operações predeterminadas (conquista, expansão patrimonial, progresso), onde grupos (tropas, investidores privados com apoio de parceiros) esforçam-se por um resultado (vitória sobre o inimigo, aumento dos lucros). Trata-se de uma nova metodologia de planejamento que busca substituir o planejamento modernista implementado ao longo século XX, quando era atribuição do Estado, na economia pré-global, estabelecer normas para a edificação e o zoneamento funcional, assim como produzir a cidade que corresponderia às demandas sociais. Com a redução relativa da intervenção estatal em alguns setores da economia globalizada, algumas destas atribuições tornaram-se objeto de revisão.

Um caso foi o dos Planos Diretores, até recentemente vistos como necessários à boa ordenação das cidades. Recordemos que o Plano Diretor do Rio de Janeiro, que é de 1992, foi colocado na gaveta após a elaboração do Plano Estratégico. Por serem mais “ágeis”, tanto em suas propostas quanto em sua escala, os projetos urbanos (propostos

por equipes técnicas autônomas, no sentido da hierarquia funcional) podem antecipar-se aos Planos Diretores (submetidos ao escrutínio democrático em Câmaras Municipais), produzindo uma situação nova em que as decisões relativas à cidade como um todo são divididas em partes e resolvidas separadamente. Podemos dizer que os projetos urbanos não buscam intervir na cidade como um todo, preferindo o foco em espaços delimitados por sua capacidade de servirem de exemplos, em decorrência de sua visibilidade e tipologia. Assim, estes projetos podem ser considerados parte constitutiva da Estratégia Urbana.

Isto nos leva a entender os projetos urbanos como parte do *marketing*, em que a propaganda torna-se parte do produto “cidade” – não uma cidade qualquer, mas uma cidade requalificada, submetida aos valores de um urbanismo utilizado no reforço da sua atratividade para o consumo, da ótica da globalização. De fato, temos agora uma cidade que é vista como impossível de ser apreendida como um todo – a área metropolitana carioca, além da ausência de uma agência metropolitana responsável por seu planejamento,³ ultrapassa dez milhões de habitantes e cobre mais de seis mil quilômetros quadrados – e, por isso, segundo a ótica do planejamento aqui analisado, deve ser entendida por partes em que cada uma recebe tratamento de acordo com os respectivos projetos. Este “localismo”, embora apresentado em alguns discursos como mais democrático, precisa ser

questionado, na medida em que desconsidera os padrões mínimos de oferta de bens e serviços defendidos pelo modernismo do século XX, comprometido com modos mais igualitários de existência. A própria cidade torna-se um mosaico, onde inúmeros projetos são concebidos e “vendidos” como o método mais eficiente de intervenção. Nesta “venda”, a elaboração de esquemas físico-espaciais vem precedida de estudos sobre procedimentos estratégicos (vocações, pontos fortes e pontos fracos) para a sua viabilização, implantação e operação. Portanto, os projetos urbanos envolvem a negociação das parcerias que viabilizariam a sua execução: os agentes econômicos e financeiros serão articulados na coordenação de ações públicas e privadas naquilo que Lefèbvre chamou de *urbanismo dos promotores de venda* e que foi, por uma outra corrente ideológica, denominado de *urbanismo de resultados* (Ascher, 1994).

Trata-se de um urbanismo de correção, no qual os problemas serão corrigidos (como o esvaziamento de zonas centrais de comércio, tornadas obsoletas) mas, também, de um urbanismo que procura apresentar-se como gerador do novo, isento de problemas (e de passado). É também um urbanismo temático, desejoso de tornar a cidade um local de criação de oportunidades ou uma área de interesse, via a sintonia com tendências do mercado, como exemplifica o *water front* – um padrão conectado, sobretudo, ao turismo. Define-se ainda como um urbanismo localiza-

do e de contexto, em que cada lugar é interpretado como dono de uma identidade a demandar tratamentos particulares, o que se opõe, frontalmente, à abordagem universalista (temos aqui uma curiosidade: um urbanismo que se propõe adequado à globalização porém, sem universalidade), por recusar a obediência irrestrita a modelos formais (por exemplo, regulações edílicas e uniformidade de mobiliário urbano). Organiza-se em torno de “atores” com poderes heterogêneos e vistos como depositários de capacidade de barganha e recursos, participando da criação do espaço urbano como se estivessem em um jogo, onde existem “confrontação, negociação e parceria”. Um jogo que, para os que defendem este tipo de urbanismo, será vencido se as ações individuais dos atores se coordenarem a uma estratégia global. Trata-se de um urbanismo em que o tempo é considerado como algo cuja duração permitirá o desenrolar de toda e qualquer negociação entre os atores. Trata-se, também, de um urbanismo em que, ao invés dos traços ordenadores que definiriam a evolução futura da cidade, prefere-se um “modo operacional” de intervenção urbana.

Estudos de caso para a cidade do Rio de Janeiro

Observemos, a seguir, propostas e intervenções (Teleporto, Rio Cidade e Projeto SA's)



que vêm sendo executadas no espaço urbano carioca a partir do Plano Estratégico, para, num segundo momento, analisar em que medida, e com quais consequências, a globalização tem sido experimentada pela metrópole.

Mas, antes de apresentá-las, ilustremos brevemente o projeto, ainda não realizado, de renovação da região portuária, presente na agenda de sucessivas administrações municipais. Recuperemos um texto em que Sassen e Roost (2001) afirmam que a cidade global tornou-se um parque temático, isto é, a produção de entretenimentos pode criar uma nova forma de turismo urbano, de grande relevância na competição entre cidades por fontes de recursos. Nos anos 90, este tipo de lazer foi resultado de investimentos de grandes empresas que passaram, assim, a promotoras de projetos urbanos. Desta forma, tais empresas (de diversão mas, que incluem a mídia) reconfiguram o cenário urbano, assumindo importante papel no planejamento. Se a empresa Walt Disney ajudou a requalificar a Times Square (em Nova York) e a Sony fez o mesmo na Postdamer Platz (em Berlim), o consórcio Píer Mauá (composto apenas por empresas de engenharia: Engepasa, Iesa, Montreal Engenharia, Construtora Floriano e Grupo Gusmão Santos) ⁴ reconfigurará a zona portuária do Rio de Janeiro a partir de uma filial do museu Guggenheim?

O Teleporto

Desde o início da década de 1980, surgiram, em algumas cidades do mundo, conjuntos planejados de edifícios denominados de Teleportos, voltados para a economia globalizada. Seu nome é, em si, instrutivo: portos são, há séculos, locais de intermediação de bens e serviços entre áreas internas e externas aos países em que se situam. O Teleporto, por ser um porto com a estrutura das telecomunicações, envolve, além de intermediação, controle “à distância”. Da forma como estão sendo reescritas as relações entre países e grupos de interesse na economia globalizada, esta tradução literal e mais profunda do termo “tele” é o que nos permitirá entender, com mais precisão, como o Teleporto carioca articula-se (ou não) com o espaço à sua volta.

O primeiro Teleporto surgiu nos Estados Unidos, por força do interesse da autarquia que administra o porto de Nova York – Nova Jersey (Port Authority) – que, desejosa de reaproveitar de forma lucrativa as áreas ociosas da zona portuária, propôs a criação de quadras ocupadas por edifícios de grande porte com tecnologia de última geração, para conectar tais edifícios a centros de negociação e decisão da economia mundial dentro e fora do país. A aplicação bem-sucedida da idéia, que incluía mais do que um interesse imediatista pelo uso lucrativo do local para abrigo de núcleos burocrático-empresariais, pois possibilitava a revitalização comercial, residencial e cultural de áreas degradadas ao

redor do Teleporto, levou à sua imitação mundo afora, por cada localidade interessada em aderir à nova tendência de uso do espaço urbano, estimuladora de atividades dos setores terciário e quaternário. No Rio de Janeiro, a idéia chegou no início da década de 1990, quando o número total de Teleportos na Europa, América do Norte e Ásia aproximava-se de 150.

Após a eleição do prefeito César Maia, no final de 1992, um político comprometido com o discurso de reativação da cidade através da sua adequação às novas condições econômicas trazidas pela globalização, tornou-se objeto de estudo a implantação no Rio daquele que seria “o primeiro Teleporto da América Latina” (Prefeitura, s/d). Foram iniciados, em 1993, trabalhos técnicos dirigidos à definição de uma área viável, que precisaria reunir certas condições favoráveis (área física, acesso à malha de transportes, proximidade de locais relacionados à sua atividade). Estes trabalhos detiveram-se em um bairro a, aproximadamente, quatro quilômetros do centro histórico, a Cidade Nova.⁵ Naquele ano, esta era uma região de partes degradadas e alguns vazios urbanos, frutos da ação do poder público – responsável por demolições para a passagem de vias expressas aonde o seu custo e/ou as resistências sociais fossem menores.⁶ Por outro lado, a presença de tais vias, que faziam a ligação entre o centro histórico e as zonas norte e sul, tornavam a Cidade Nova um local com grande potencial para o novo tipo de investimento que se desejava estimular.

O Decreto 12.782, de 5 de abril de 1994, definiu a região, próxima ao encontro das avenidas Presidente Vargas (ligação com o centro), Paulo de Frontin (ligação com a zona sul) e Francisco Bicalho (ligação com as zonas portuária e suburbana e com o aeroporto internacional), na tangência da praça da Bandeira (ponto inicial da principal via expressa de acesso à zona norte), como uma Área de Especial Interesse Urbanístico, visando reservá-la para o futuro Teleporto.⁷ Ao todo, a superfície do Teleporto ficou delimitada em nove quadras, com uma extensão de 54.770,97m², podendo receber de área total edificável 404.228,81m².

Um acordo entre a Prefeitura do Rio de Janeiro, a Embratel e o Fundo de Pensão da Companhia Vale do Rio Doce permitiu a construção do primeiro edifício do Teleporto, entre o Centro Municipal Administrativo e o Edifício dos Correios, inaugurado em novembro de 1994. A publicação relativa ao projeto, obra e funções deste primeiro edifício, considerado como modelo para os que viessem a completar este novo centro de negócios, será usada adiante para avaliarmos de que modo a globalização está se fazendo presente, e com que conseqüências, na cidade. “Os Teleportos são uma experiência *internacional* bem sucedida como instrumento de ampliação das vantagens *comparativas* das grandes cidades em sua *competição* na concorrência por *investimentos*” (Prefeitura, s/d - grifos nossos). Nesta, que é uma das primeiras frases do do-



cumento, colocam-se quase todos os elementos considerados significativos pelos promotores do projeto, bem como as motivações que fundamentam a sua execução. O que a globalização evidenciaria – não por causa das práticas econômicas mas, pelo enfraquecimento da autoridade nacional, em decorrência da crescente transferência de responsabilidades para os governos locais (uma revisão da comunidade medieval fortificada?) – aparece nesta frase: “agora, são as cidades que se esforçam em atrair e negociar diretamente com os grandes aglomerados financeiros, industriais e comerciais do planeta (multinacionais, portanto, que guardam a sua própria versão do enfraquecimento relativo da autoridade nacional) a vinda de investimentos para o progresso das cidades, e para tanto comportam-se como se estivessem em uma competição”.

Este fenômeno chega ao Brasil como uma tendência internacional inexorável, devendo o Rio de Janeiro, na visão de seus promotores, entrar na competição para vencê-la, na parte do mundo que lhe cabe. Como a publicação citada deixa claro: “a consolidação da cidade do Rio de Janeiro como porta de entrada de negócios para o Brasil e a América do Sul constitui a busca da afirmação de sua liderança através da sustentação de sua competitividade com outras cidades do país e do continente. E o Teleporto é instrumento de grande relevância dentro deste objetivo” (Previsão, s/d).

Um discurso que enxerga os territórios nacionais como fragmentados em cidades (quase) independentes, onde cada uma seria capaz de gerir seus próprios interesses – um desmonte implícito dos sistemas baseados em pactos federativos, nos quais as partes associadas concordam em sublimar seus interesses imediatos em nome do interesse maior da federação. Simbolicamente, as cidades colaborariam neste desmonte, na escala do território nacional, através do desmonte interno de seus próprios espaços.

Como isto ocorre? Reinterpretando-se o território urbano como fragmentado em pedaços, trechos, diferenciados por níveis de atratividade onde o fator “posição relativa” (no tempo e no espaço) torna-se um relevante elemento de classificação. Temos, aqui, o que parece ser, mais uma vez, uma característica do *urbanismo dos promotores de vendas* reconhecido por Léfèbvre, já que a cidade, como nas prateleiras de uma loja, é tratada como um conjunto não integrado de produtos que disputam a atenção do consumidor e onde a diferenciação se faz por faixas de qualidade (e preço), cabendo ao promotor alcançar a comercialização do produto. Temos, nesta leitura da cidade, a antítese da cidade antiga, em que todas as atividades urbanas eram reunidas no mesmo espaço, crescendo ininterruptamente geração a geração mas, também, a antítese da cidade modernista, com seu zoneamento funcional planejado, em que a cada zona era dada importância específica, a

partir da sua integração ao somatório de zonas funcionais. Na cidade globalizada, torna-se fato aceito e consumado que exista desigualdade entre as partes constitutivas da cidade, cabendo ao promotor de vendas enfatizar tal desigualdade – antes da globalização, era obrigação do planejador municipal (aquele responsável, segundo Léfèbvre, pelo *urbanismo dos administradores*) suavizar tais desigualdades. Sendo o Rio de Janeiro uma cidade de Terceiro Mundo, onde o empresariado local é, em grande parte, dependente de recursos públicos, o planejador municipal também assume o papel de promotor de vendas, desmentindo sua tradicional posição de agente responsável pela oferta de soluções urbanas democratizantes – no caso, bairros com padrões próximos ou idênticos de infra-estrutura – e aderindo à condição de quem aponta para a desigualdade como forma de criar e/ou estimular a demanda.

A publicação oficial que apresenta o Teleporto enfatiza que, em 1994, 61,50% da área total de 6.500.000 metros quadrados de escritórios existentes na cidade poderiam ser considerados como de “classe C”, isto é, situados em prédios muito simples para as necessidades de setores avançados da economia atual – prédios antigos em ruas e locais com comodidades insuficientes. Em contrapartida, o Teleporto ofereceria à “classe AA” em matéria de área para escritórios e para recepção de executivos de todo o mundo em “reuniões, decisões e fechamento de negócios”; executi-

vos que, segundo a publicação, “demandam padrão elevado de qualidade de vida e os exigem até como contrapartida de regulamento de suas próprias empresas de origem” (Prefeitura, s/d). Portanto, este projeto é tratado como uma cidadela de excelência, destacando-se de outras áreas da cidade, antes destinadas para a mesma função.

Para aumentar seu valor, a cidadela precisa separar-se – a lógica de um produto melhor que enfatiza a sua diferença relativa frente aos demais através da marca e de edição limitada – fisicamente, o que manifesta a lógica da segregação correlata da exclusividade. Chama a atenção a ambigüidade que caracteriza estes processos. Se a publicidade feita pelo governo municipal indica, por um lado, para as diferenças esperadas do funcionamento do Teleporto, que o distinguem de outras partes da cidade e são a sua vantagem – por exemplo, o seu funcionamento 24 horas por dia “eliminando o estigma da ociosidade e abandono característico dos centros das grandes cidades nos sábados e domingos” (Prefeitura, s/d) e seu sistema de comunicações via satélite – por outro lado, apresenta o Teleporto como um esforço de renovação urbana que requalifica toda a cidade, o que é uma contradição do seu discurso legitimador. Como esta contradição acontece e por que acontece? Dividamos a resposta.

A renovação urbana prometida passa, em parte, pelas vantagens econômicas do empreendimento mas, também, por suas conse-



qüências para a cidade. Aqui, o *urbanismo dos promotores de venda* encontra-se e alia-se com o *urbanismo dos administradores* e, de maneira indireta, até com o *urbanismo dos homens de boa vontade*. A prefeitura municipal, apoiando-se nos precedentes internacionais e baseada na longa experiência do zoneamento, observa como o Teleporto deve, para garantir seu sucesso, ser mais do que um conjunto de prédios de escritórios com tecnologia construtiva e operacional de última geração. Ele deve ser acompanhado de usos complementares que reforcem a sua função produtiva central, que é a oferta de condições ideais de trabalho terciário/quaternário. Em contraste com as propostas formuladas até a década de 1970, os Teleportos ofereceriam outras instalações dentro de seus limites (o que reforça a impressão de cidadela planejada e auto-suficiente): locais de convenção, comércio, hotelaria. No texto oficial, esta oferta plural é apresentada como um *mixed use*, envolvendo “três ou mais produtos imobiliários, como *shopping center*, hotel e residências” (Prefeitura, s/d). O Teleporto reproduziria, assim, a multifuncionalidade do espaço urbano do qual está se segregando e, com isso, lideraria a renovação deste espaço, pois estaria revestido da capacidade de preservar características do espaço urbano mais antigo. Isto é possível? Se atentarmos para o fato de que o *mixed use* significa atrair, para o empreendimento, aqueles usos que são diretamente ligados à vida do

Teleporto e lucrativos (cafeterias de alto padrão, ao invés de bares mais populares, por exemplo), veremos que o projeto é mais uma reedição não assumida do bem conhecido zoneamento – e não um tipo novo e atraente de respeito pelo tecido urbano multifuncional. No caso carioca, a própria prefeitura destaca que a moradia (pelos habitantes da própria cidade) nos teleportos seria *opcional*, baseando-se, para tanto, nos exemplos de fora: apenas os teleportos de Colônia e Sevilha, entre os mais de cem à época, teriam incluído tal uso. Por isso, o discurso cria um urbanismo híbrido: propõe o respeito à variedade da vida urbana, mas a desmonta ao promover a segregação pelo preço do bem ofertado.⁸

Por que o Teleporto é apresentado como um projeto de renovação urbana? Para a sua legitimação, o que nos leva à questão de quem o defende e de como acontece a defesa. A globalização deplora os custos da proposta econômica keynesiana, criados pelo Estado como parte de uma estrutura regulamentadora das condições de trabalho e renda das classes assalariadas. E defende o recuo do Estado, em vários graus, de suas responsabilidades – o que alcança o planejamento urbano. Na “nova economia”, as iniciativas de produção e uso do espaço urbano devem ser atribuídas aos agentes privados da atividade econômica. Surgem, assim, parcerias entre os setores público e privado, que se somam para agir de maneira positiva, do ponto de vista da economia. No caso carioca, destacou-se, no documento ci-

tado, a participação de uma sócia internacional (Merryl & Lynch), já instalada no Teleporto de Nova York-Nova Jersey, o que garantiria o bom resultado do esforço pioneiro do Rio na América do Sul. Mas, a legitimidade das parcerias entre capital e Estado, em sociedades democráticas, não é por si só evidente. A legitimidade não pode, em princípio, ser imposta, onde existem eleições e grupos de opinião e interesses organizados. Por isso, estas parcerias surgem revestidas de intenções sociais e, no caso, sob a chancela da “renovação urbana”. De novo, cabe indagar: a “renovação” é possível? O exemplo do Rio de Janeiro parece contrariar as “nobres intenções”. Até o momento o Teleporto foi concretizado através da contaminação dos limites de um bairro antigo com novas demolições e projetos em mega-escala, dirigidos exclusivamente aos integrados à economia global. Ou seja, reeditam-se velhos fenômenos: modernização sem integração social.

O Rio Cidade e o Projeto SA's

Estes dois programas de ação municipal, embora diferentes, serão tratados conjuntamente, visando a leitura da modernização na cidade do Rio de Janeiro. O “Rio Cidade” coloca-se como uma das ações da prefeitura que foi eleita em 1992 para revalorizar a cidade, percebida como deteriorada e em franco processo de perda da personalidade “carioca”, por força do esvaziamento econômico e do

empobrecimento de sua população.⁹ Se, para as favelas, será concebido o programa “Favela Bairro”, para a cidade formal, a prefeitura proporá “intervenções em áreas de uso predominantemente comercial de grandes centros de bairro” (Prefeitura, 1996), com o objetivo de integrar o cidadão à sua cidade, “restabelecendo padrões de conforto, segurança e disciplina dos usuários através da renovação e ordenação do mobiliário urbano, adaptação das calçadas para deficientes físicos, reformulação do sistema de iluminação e sinalização públicas, além de soluções para problemas de drenagem de águas pluviais e conversão, quando for o caso, das redes aéreas da Light e Telerj (concessionárias de serviços públicos de energia elétrica e telefonia fixa) em subterrâneas” (Prefeitura, 1996), conforme divulgado, em 1994, após estudos e concorrências abertas a escritórios de arquitetura para a escolha de projetos bairro a bairro. Ainda segundo documentos oficiais, tais projetos significavam “atuar sobre *trechos estruturadores da imagem da cidade*, revitalizando o conceito de rua e devolvendo-a aos cidadãos em condições adequadas de uso, conforto e segurança.” (Prefeitura, 1996 -grifos nossos) Até agora, foram incorporados ao Rio Cidade bairros localizados em várias partes da cidade (desde Botafogo, Catete, Laranjeiras, Copacabana, Ipanema e Leblon, na zona sul, até o Centro, além da Tijuca e Vila Isabel, Bonsucesso, Ilha do Governador, Irajá, Madureira, Méier, Penha, Taquara, Pavuna,



Rocha Miranda, Realengo, na zona norte, e em Campo Grande, na zona oeste). A escolha destes bairros deveu-se, como já dito, à sua condição de centros funcionais ou corredores comerciais. Atualmente, há obras em curso em Ramos, Bangu, Santa Cruz, Andaraí e Grajaú. O informe mais recente da prefeitura fala em gastos já realizados de US\$ 200 milhões, 60 % dos quais em infra-estrutura.

O Projeto SA's, que recebe esta denominação por causa dos nomes das três ruas envolvidas e seu entorno (Estácio de Sá, Salvador de Sá e Mem de Sá), cujo relatório preliminar foi publicado em março de 1997, também encontra-se dirigido à revitalização de áreas urbanas. Mas, trata-se de um caso específico: a região está localizada no limite imediato do Centro de Negócios, correspondendo à denominada, pela sociologia urbana, *downtown frame* (Ford, 1994), por ser ocupada por grupos econômica e socialmente periféricos e, em alguns casos, marginalizados. Esta área, de ocupação antiga,¹⁰ sofreu um longo processo de decadência após intervenções realizadas na administração Pereira Passos, que visaram a sua “modernização” por volta de 1905. Era objetivo confesso da prefeitura “intervir urbanisticamente (...) criando oportunidades que *reduzam o encargo municipal*, favorecendo parcerias e participações indispensáveis à revitalização econômica e social, bem como a reabilitação arquitetônica e ambiental” (Prefeitura, 1997 - grifo nosso). Um exame do mapa da cidade permite reco-

nhecer que esta área é contígua ao espaço reservado para o Teleporto, podendo ser entendida como complementar àquele. No entanto, se comparado ao ritmo assumido pelo Rio Cidade, a execução do Projeto SAS's ainda é muito incipiente, embora tenha sido publicada uma série de levantamentos das quadras a serem atendidas, que destacaram possibilidades de renovação através de adensamento.

Uma análise superficial dos dois projetos permitiria situá-los num padrão de intervenção urbana existente desde pelo menos os oitocentos: requalificação de espaços urbanos através de ações mais pontuais que traumáticas (a troca de postes de iluminação e bancos em praças públicas, ao invés de demolições em larga escala), isto é, programas de “embelezamento”. Se na concepção de cidade pré-global considerava-se o todo, agora apreende-se a cidade como feita de segmentos, sendo atribuição do governo enfatizar a segmentação, ao invés de buscar a integração. No caso Rio de Janeiro, vê-se a figura do carioca (o morador do Rio de Janeiro) como relacionado ao bairro onde mora: o “carioca de Ipanema” e/ou o “carioca de Bangu”, cada um apropriando-se do seu bairro, numa ambiência que, na concepção de escritórios de arquitetura, lhes seria mais ajustada e conveniente – um urbanismo feito sob medida. Para isso, os escritórios trabalham com “temas” (o chamado urbanismo temático), ancorados no que se imagina ser mais caracte-

rístico da história do bairro (por exemplo: Campo Grande, no passado uma zona citrícola, recebe uma escultura, no centro do bairro, com a forma de “casca de laranja”). Estas intervenções sustentam-se numa justificativa democrática: as pessoas têm identidade própria e o direito à manifestação da sua diferença, sendo assim necessário reconhecer tais diferenças no ambiente de cada bairro. Diante da fragmentação, emerge a esperançosa premissa do projeto Rio Cidade: a soma dos cariocas locais (bairros) produziria o carioca geral (cidade). Esta premissa acompanha outra: a de que estas iniciativas não serão de responsabilidade apenas do setor público, mas envolverão setores produtivos da sociedade: um urbanismo de articulação de agentes dedicados a produzir intervenções desejadas bastante visíveis.

Quanto a este último aspecto, o Projeto SA's é modelar: a área a trabalhar é muito próxima ao centro histórico (identidade cívica e turismo) e econômico-financeiro. Por esta razão, esta área deve ser transformada em uma extensão e, não, em uma antípoda do cenário que se deseja dominante. Além disto, esta meta deve ser alcançada a baixos custos para os cofres públicos, o que motivaria a sua entrega, por meio de parcerias, à iniciativa privada durante e após a conclusão das obras: o governo municipal responsabiliza-se pelas obras no sistema viário (circulação de bens e serviços) e nos espaços públicos, *sem interferir na habitação*, sendo posteriormente a área

ocupada por outros segmentos sociais, sob estímulo da requalificação da área. Talvez esta estratégia explique o desinteresse explícito em atuar na habitação, já que os atuais moradores não conseguirão, no futuro, ali permanecer. Esta é uma versão mais recente do que, antigamente, denominava-se “expulsão branca”, isto é, a saída de moradores sem desapropriações relacionadas às obras públicas, o que poderia dar origem a indenizações e processos judiciais.

Conclusões

Que tipo de cidade será a cidade global de um país terceiro mundista? No caso do Rio de Janeiro, repetir-se-á, pelo menos em parte, o que acontece nos países centrais, com a crescente separação entre áreas dinâmicas, incluídas no projeto urbano, e áreas que, atualmente, enfrentam as conseqüências do enfraquecimento do ideário de um Plano Urbano normatizador das condições de consumo? No Rio, onde as desigualdades sociais e a precariedade dos serviços e da infra-estrutura são flagrantes, não existe a possibilidade de sucesso absoluto do novo “padrão urbano”, sequer em áreas bem delimitadas. Iniciativas que funcionariam como vitrines – o Teleporto, o Rio Cidade – têm alcançado, na melhor hipótese, resultados muito parciais, e não apenas porque as obras ainda estariam incompletas. Onde a população carente é tão numerosa, a sua visibilidade também o será. A sua



presença choca-se com a imagem desejada pelos projetos urbanos: é impossível a coexistência entre a população de rua e a violência, segundo reconhece o próprio Plano Estratégico, e as vitrines globais.

A questão talvez seja saber se a cidade global, que surge com uma proposta internacionalizante baseada no afastamento do lado “mais tipicamente nacional” de nossa identidade (o que é curioso, diante das numerosas referências do Rio Cidade à “identidade”), poderá, de fato, materializar-se. Ou, ainda, se a cidade poderá resgatar esta identidade tal como era antes do início do processo de ajuste à globalização. Com este viés, percebe-se que a cidade global, proposta como modelo para as cidades do Terceiro Mundo, pode ampliar a anomia. Especialmente, em sociedades perpetuamente estimuladas, pelas forças econômicas mundiais (incluindo-se aí a agenda das agências multilaterais), a esquecerem suas especificidades, aderindo a modelos importados, antes mesmo de desenvolver plenamente esta especificidade, à qual, provavelmente, não poderão retornar. Uma situação, portanto, muito insegura.

Trata-se de um *planejamento dos promotores de venda* que não age, da mesma forma, na cidade formal e na cidade informal, uma vez que o consumidor surge fragmentado em pólos mutuamente excludentes do mercado. O objetivo explícito do Plano Estratégico é ajudar a cidade a identificar os seus problemas e as sinalizações do mercado a partir

da noção de competitividade urbana, ajudando-a em sua capacidade de responder a estímulos econômicos e a explorar os benefícios da aglomeração, os locais mais atrativos para os negócios e para a habitação da elite, beneficiados por investimentos em infra-estrutura e serviços básicos financiados, em parte, pelo setor privado. O Rio de Janeiro global produz o Teleporto e o Rio Cidade, assim como, exclui e desloca espacial e socialmente pobres para a periferia metropolitana. Entretanto, tal segregação não é de todo nova. Historicamente, as *urbs* do Terceiro Mundo são duais, com espaços públicos privatizados desde o período colonial. Porém, agora, a dualização acelera-se, desenhando uma nova ordem urbana: uma cidade auto-segregada, com vários muros, e as novas centralidades, os mosaicos. Trata-se, portanto, de uma modernização excludente, cujo símbolo mais importante são as áreas centrais das grandes metrópoles e a delimitação dos guetos. Estas, sim, são as suas “marcas”.

Referências Bibliográficas

- ASCHER, F. Projeto público e realizações privadas: o planejamento das cidades refloresce. *Cadernos IPPUR* (1), 1994.
- FORD, L. R. *Buildings and cities*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1994.
- FRIDMAN, F. *Donos do Rio em nome do Rei*. Uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- GEIGER, P. A urbanização brasileira nos novos contextos contemporâneos. In: GONÇALVES, M. F. (Org.) *O novo Brasil urbano*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- LEFÈBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
- MACEDO, V. L. *O passado de volta*: planejamento estratégico, mercantilização do espaço público e desigualdade urbana. Tese de Mestrado, IPPUR/UFRJ, 2002.
- MOLLENKOPF, J.; CASTELLS, M. *Dual city*. New York: Russel Sage Foundation, 1991.
- PREFEITURA da Cidade do Rio de Janeiro. *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. Rio sempre Rio*. Rio de Janeiro: Imprensa da Cidade, 1996.
- _____. *Revitalização do Corredor Estácio de Sá – Salvador de Sá – Mem de Sá*. Relatório. Rio de Janeiro, março de 1997.
- _____. *Teleporto*. Rio de Janeiro, s/d.
- SASSEN, S. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.
- SASSEN, S. e ROOST, F. A cidade: local estratégico para a indústria global do entretenimento. *Espaço e Debates* (41), 2001.
- SOUZA, M. *Mudar a cidade*. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

Abstract – *This text covers the globalization effects, focusing on how this transforming process of the economical (means of production), social (interaction of the agents directly and indirectly involved in the materialization and conduction of the urban space), political (reevaluation of the relative power concerning groups of interest participating in the “political game”) and cultural relations (new ways to explain and legitimate the unusual and the everyday life), which was originated in the First world, gets to a city of the Third world like Rio de Janeiro, is confronted to the local conditions and simultaneously alters such conditions and adapts itself, in an attempt to survive and accomplish its aims. To illustrate the goals and limitations of globalization some theoretical analysis on the nature of this process are mentioned here, and some examples of impact enterprises such as the Strategic plan, Teleport, SAS Project, Rio Cidade are pointed out.*

Keywords: *globalization; market; planning; disparity; exclusion; identity.*



Resumen — *El texto trata de los efectos de la globalización, demostrando como ese proceso transformador de las relaciones económicas (modos de producción), sociales (interacción de los agentes responsables directa o indirectamente por la materialización y conducción del espacio urbano), políticas (revisión del peso relativo de los grupos de interés participantes del “juego político”) y culturales (nuevas maneras de explicar y legitimar lo cotidiano y lo inusual), originario del Primer Mundo, llega a una ciudad del Tercer Mundo como Río de Janeiro, se encuentra con las condiciones locales y, al mismo tiempo, cambia dichas condiciones y se adapta para intentar sobrevivir y realizar sus planes. Se mencionan algunos análisis teóricos sobre la naturaleza de ese proceso y se dan ejemplos de iniciativas de impacto, tales como, Plan Estratégico, Telepuerto, Río Ciudad, Proyecto SAS, para ilustrar objetivos y límites de la globalización.*

Palabras-clave: *globalización; mercado; planeamiento; desigualdad; exclusión; identidad.*

Notas

- ¹ A cidade mundial “se caracteriza, entre outros aspectos, pela elevada intensidade no uso de altas tecnologias, elevada mobilidade de informações e de pessoas, incrementando, simultaneamente, a homogeneização e a distribuição da diversidade por todo o mundo” (Geiger, 1995, p.28).
- ² A Constituição Federal de 1988 proporcionou maior transferência de recursos federais para os municípios. Os municípios procuraram atrair investimentos e empresas mediante isenção de impostos e outros incentivos, iniciando-se a chamada “guerra fiscal”, além de investirem em obras de infra-estrutura, o que acaba por ampliar desequilíbrios regionais e intra-urbanos.
- ³ A Fundação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi instituída em 1974 e extinta em 1989.
- ⁴ Este consórcio que arrendou, em novembro de 1997 por 45 anos, por concorrência pública, o píer e os armazéns, pretende investir na recuperação estrutural do píer e executar as obras do museu, de um centro de convenções, de centros empresariais e culturais, de uma marina etc.. O chamado “Pré Plano Diretor” (por que tal denominação?), elaborado pela atual governo municipal, prevê a ligação da zona portuária com o centro da cidade, por meio de um sistema de linhas de bondes modernos, a construção do Museu Guggenheim, um programa habitacional que preencha os espaços vazios e ociosos na malha urbana e nos morros históricos, a recuperação das edificações, a renovação da rede de esgotos, da rede elétrica e de abastecimento d’água. O “Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária”, também da prefeitura, propõe a revitalização do patrimônio histórico e a reintegração da cidade com a Baía de Guanabara. Segundo estes documentos, um dos objetivos é o de atrair novos empreendimentos, valorizando o patrimônio cultural, estimulando novos usos, rompendo com o isolamento dos bairros e recuperando as condições ambientais, além de fomentar a economia local por intermédio de parcerias com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Caixa Econômica Federal, Governo Estadual e Governo Federal, investidores privados, associações locais, ONGs e agências multilaterais de desenvolvimento. Uma informação adicional: em 1997, empresários criaram a Agência de Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro para a implantação do projeto de renovação da área portuária, entre outros. Sobre a legislação dos terrenos de marinha e a história fundiária da área do Porto, ver: “As propriedades públicas no Rio de Janeiro” (Fridman, 1999).
- ⁵ Este bairro começou a ser alcançado pelo tecido urbano no século XVIII, servindo como corredor de ligação entre o centro e algumas aristocráticas áreas semi-rurais. Entre uma zona densamente ocupada por comércio e moradia de todas as classes e outra valorizada por parte das classes superiores, a Cidade Nova acabou por guardar certas qualidades próprias de uma região intermediária e menos qualificada do que aquelas para as quais serve de ligação – configurando uma situação que, na socio-

logia urbana da Escola de Chicago, recebe as denominações de *frame* e *skid row* (embora o Rio tenha especificidades que não permitem identificar, inteiramente, a Cidade Nova com o *Skid Row* de Seattle ou Sacramento - EUA). No final do século XIX, ali se instalaram várias fábricas e imigrantes de diferentes origens (portugueses, italianos e judeus da Europa Centro-Oriental) e, antes de 1900, as primeiras quadras da zona de prostituição.

- ⁶ Aquela foi uma área bastante devastada pelas obras de construção do Metrô nos anos 70. Ali foi construída uma das estações. Com isso, formaram-se terrenos baldios que facilitaram a concepção da proposta do Teleporto.
- ⁷ No mesmo ano, em 14 de outubro, o Decreto 13.284 modificava um anterior (Dec. 10.040, de 11 de março de 1991). Trata-se do uso de quadras destinadas ao projeto do novo foco de interesse da administração, que queria o uso empresarial, uma vez que aquele decreto fazia parte de uma longa história de tentativas do município em ali instalar um centro do governo municipal (parte do qual foi executado).
- ⁸ Das 18 quadras disponíveis, apenas três foram até hoje utilizadas - duas pela prefeitura e uma pelo prédio denominado Teleporto.
- ⁹ Segundo Souza (2002), a cidade do Rio de Janeiro contava, em 2000, com 5,85 milhões de habitantes. Entre 1991 e 1996, observa-se o crescimento médio anual de 0,26% e, entre 1996 e 2000, de 1,32%. Em 1980, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro abrigava 25,51% da população metropolitana do país e, em 1991, 22,96%.
- ¹⁰ Era o acesso da cidade no século XVIII para os mananciais na encosta das montanhas próximas e para alguns “subúrbios”.