



POLÍTICAS URBANAS DE OCUPAÇÃO DE PATRIMÔNIOS INDUSTRIAIS DESATIVADOS COM ATIVIDADES ARTÍSTICO-CULTURAIS NO RIO DE JANEIRO (CIDADE, HISTÓRIA E CULTURA EM DISPUTA)

Evelyn Furquim Werneck Lima

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro | evelyn.lima@unirio.br

Bernardo Rocha de Miranda e Silva

Universidade Federal Fluminense | bernardorms12@gmail.com

Sessão Temática ST9: Cidade, história e cultura em disputa

Resumo: Ao defender o respeito à memória do lugar, a identidade das minorias e o cuidado com o cidadão em obras de melhorias urbanas, este artigo buscou desenvolver uma metodologia com base na pesquisa crítica em história urbana no contexto do Sul Global, especificamente nas áreas periféricas ao centro histórico do Rio de Janeiro, problematizando os atores sociais envolvidos no processo de urbanização e analisando os resultados negativos de obras promovidas pelo governo municipal com apoio do federal. Tais obras geraram a expulsão da população mais desfavorecida, em especial a afrodescendente, cujas experiências e culturas urbanas cotidianas participaram da produção daquele território urbano e contribuíram para o abandono de alguns patrimônios industriais para os quais pretendemos sugerir a utilização artístico-cultural por grupos e coletivos locais. Nesse sentido propõe-se a adoção de políticas urbanas de ocupação de patrimônios industriais desativados com atividades artístico-culturais no Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Políticas urbanas; patrimônio industrial; vazios urbanos; atividades artístico-culturais; reuso de edificações.

URBAN POLICIES FOR THE OCCUPATION OF DEACTIVATED INDUSTRIAL HERITAGES WITH ARTISTIC-CULTURAL ACTIVITIES IN RIO DE JANEIRO

Abstract: *By defending respect for the memory of the place, the identity of minorities, and care for citizens in urban improvement works, this article sought to develop a methodology based on critical research in urban history in the context of the Global South, specifically in areas peripheral to the historic center of Rio de Janeiro, problematizing the social actors involved in the urbanization process and analyzing the negative results of works promoted by the municipal government with federal support. Such works generated the expulsion of the most disadvantaged population, especially those of African descent, whose everyday urban experiences and cultures participated in the production of that urban territory and contributed to the abandonment of some industrial heritage for which we intend to suggest the artistic-cultural use by groups and local collectives. In this sense, it is proposed that urban policies be adopted to occupy deactivated industrial assets with artistic-cultural activities in Rio de Janeiro.*

Keywords: *Urban policies; industrial heritage; urban voids; artistic-cultural activities; reuse of buildings.*

POLÍTICAS URBANAS PARA LA OCUPACIÓN DE PATRIMONIOS INDUSTRIALES DESACTIVADOS CON ACTIVIDADES ARTÍSTICO-CULTURALES EN RÍO DE JANEIRO

Resumen: *Al defender el respeto a la memoria del lugar, la identidad de las minorías y el cuidado de los ciudadanos en las obras de mejoramiento urbano, este artículo buscó desarrollar una metodología basada en la investigación crítica de la historia urbana en el contexto del Sur Global, específicamente en áreas periféricas a el centro histórico de Río de Janeiro, problematizando los actores sociales involucrados en el proceso de urbanización y analizando los resultados negativos de las obras promovidas por el gobierno municipal con apoyo federal. Tales obras generaron la expulsión de la población más desfavorecidas, especialmente la afrodescendiente, cuyas vivencias y culturas urbanas cotidianas participaron en la producción de ese territorio urbano y contribuyeron al abandono de cierto patrimonio industrial por lo que pretendemos sugerir el carácter artístico-cultural. uso por grupos y locales colectivos. En este sentido, se propone adoptar políticas urbanas para la ocupación de activos industriales desactivados con actividades artístico-culturales en Río de Janeiro.*

Palabras clave: *Políticas urbanas; patrimônio industrial; vacíos urbanos; actividades artístico-culturales; reutilización de edificios.*

INTRODUÇÃO

Existem muitas críticas quanto ao uso cultural para requalificar áreas urbanas em abandono. As políticas de requalificação urbana pela cultura têm sido julgadas como gentrificadoras e exclusivas, pois os equipamentos culturais de grande impacto em geral não estimulam à participação da população, visto que se destinam quase sempre às elites e integram projetos de *city marketing* (Sanchez, 2003; Vaz e Jacques, 2003). Também é uma realidade compreender que a desindustrialização ocorrida desde os anos 1980, deixou vacantes inúmeras estruturas industriais de grande valor cultural (Figura 1). No caso do Rio de Janeiro, essas construções de grandes proporções se encontram desativadas e, muitas vezes, escondidas sob grafittis. Pretende-se neste artigo, discutir e propor políticas de ocupação de patrimônios industriais com base na cultura local, sob o ângulo dos estudos socioantropológicos, em especial na área do porto do Rio, que ocupa os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo assim como na grande São Cristóvão e Praça da Bandeira. Consideramos que as propostas de apropriação aqui formuladas se afastam das soluções que têm sido adotadas para áreas industriais, que, em geral, são marcadas pelo consumismo e associadas à chamada “indústria cultural”.

Figura 1: Mapeamento das estruturas industriais desativadas ou subutilizadas na área de estudo



Nota: Editado por Bernardo Miranda.

Fonte: Google Maps.

No campo dos estudos urbanos, para o geógrafo brasileiro Milton Santos, o espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou manufaturados, sendo produtos das ações humanas, deliberadas ou não, por meio do trabalho. No modelo capitalista contemporâneo, o valor deste sistema reside na sua eficácia ou contribuição para a produtividade (Santos, 2000, p. 46). Entende-se que a materialidade das estruturas industriais, que tiveram intenso significado para o mundo do trabalho por meio das ações humanas, deveria ser reativada e reocupada por atividades artístico-culturais, resultando

em benefícios para a preservação do patrimônio do Rio de Janeiro, tanto material como imaterial.

Conforme conceito formulado por Santos (2006, p. 221), consideramos que a "área luminosa" se aplica a espaços beneficiados por investimentos voltados ao lucro ou à afirmação de poder político e econômico, mas, apesar de a área portuária e a grande São Cristóvão serem tradicionalmente "zonas opacas", recentemente, devido às políticas neoliberais adotadas por ocasião das obras intituladas de Porto Maravilha, efetuadas para as Olimpíadas de 2016, poderiam ser consideradas áreas 'pseudoluminosas', por terem sido transformadas no sentido de atrair investimentos para intensificar o fluxo de capitais e o turismo, pois além do Porto do Rio, existe a intenção de estender o projeto para a região de São Cristóvão. No processo que antecedeu às Olimpíadas, as propostas de ocupações artísticas de longa duração envolvendo as populações locais foram poucas, contudo sabe-se que as culturas são importantes espaços políticos e simbólicos de disputa. Pode-se afirmar que as onerosas intervenções urbanas realizadas sem a participação popular se enquadram na categoria de "representação do espaço" conforme conceituada por Henri Lefebvre, o que significa que o espaço foi concebido segundo códigos pré-estabelecidos que ignoram o desejo dos habitantes (Lefebvre, 1974).

Já o geógrafo britânico David Harvey (2004) enfatiza as contradições existentes no espaço urbano, demonstrando que as políticas públicas adotadas em benefício do setor privado produzem espaços destinados à reprodução do capital, não permitindo abertura para ouvir os anseios dos residentes e usuários das áreas em que ocorrem as obras de renovação urbana. Dessa forma, perdem-se muitas vezes os legados imateriais e materiais dos patrimônios existentes nos espaços remodelados. Na opinião de Harvey, o direito à cidade implica a participação coletiva nos processos de urbanização e não deve se afastar do cotidiano e das trocas de sociabilidade entre os cidadãos. Assim, para este geógrafo, "o direito à cidade não é apenas o direito de desfrutar o que há na cidade, mas também o direito de a transformar em algo completamente diferente." (Harvey, 2008, p. 23)

Verificou-se que o Boulevard Olímpico – antiga Avenida Rodrigues Alves – e a Avenida Barão de Teffé se transformaram em pontos turísticos e que o governo procurou "vender" a imagem da cidade. Como em geral ocorre nos territórios do Sul Global, os ocupantes, quase sempre afrodescendentes, tiveram que se retirar de muitos imóveis, fato constatado quando confrontamos os levantamentos do censo de 2010 com o de 2022.¹ O expressivo aumento de domicílios na comunidade do Morro da Providência, localizada na área portuária, ocorreu possivelmente após as obras de "requalificação urbana" que implicaram muitas remoções.²

Mas a paisagem resultante da "requalificação" é completamente cenográfica, pois inúmeras estruturas industriais abandonadas estão escondidas e vazias atrás de grafittis e poderiam abrigar grupos de artistas da região ou de outros bairros, preservando a arquitetura e devolvendo os vazios urbanos à população carioca (Figuras 2, 3 e 4).

Figuras 2, 3 e 4: Boulevard Olímpico e rua Barão de Teffé com prédios desocupados grafitados



Nota: Fotos de 2022.
Fonte: Bernardo Miranda.

No que se refere especificamente à zona portuária do Rio de Janeiro, com exceção de alguns tombamentos pontuais, os processos de identificação e inventário do patrimônio cultural construído datam da década de 1980. A parte da região que designamos de culturalista, a partir da classificação criada por Françoise Choay (1965), ou seja, ocupada por habitações e pequenos negócios nas cotas mais elevadas, e nitidamente separada da área mais funcionalista, cujos loteamentos foram efetuados sobre o grande aterro de 1910 e de 1924. (Figura 5).

Figura 5: Mapa das áreas culturalistas e funcionalistas da área portuária e São Cristóvão



Nota: Modificações por Bernardo Miranda.
Fonte: Acervo Fundação Biblioteca Nacional e Google maps.

Aterradas no início do século XX, as áreas em questão foram importantes para o desenvolvimento e estruturação do porto do Rio de Janeiro. No local em que atualmente se construiu a Avenida Francisco Bicalho, era o Saco de São Diogo no qual se encontravam a Praia Formosa, Ilha das Moças e Ilha dos Melões. A abertura da avenida sobre o aterro teve impacto não apenas na sua época de implantação, uma vez que permitiu a estruturação de um porto importante para a economia da cidade, mas constituiu-se mais tarde como um

dos acessos à Ponte Rio–Niterói. A área aterrada se estendeu pela orla eliminando a Praia da Saúde e a Praia do Valongo cobrindo o Cais do Valongo, redescoberto em 2011 e declarado patrimônio mundial da UNESCO em 2017, pela relevância na história dos africanos – atores que foram silenciados e apagados no processo de urbanização – que por ali desembarcaram no Brasil.

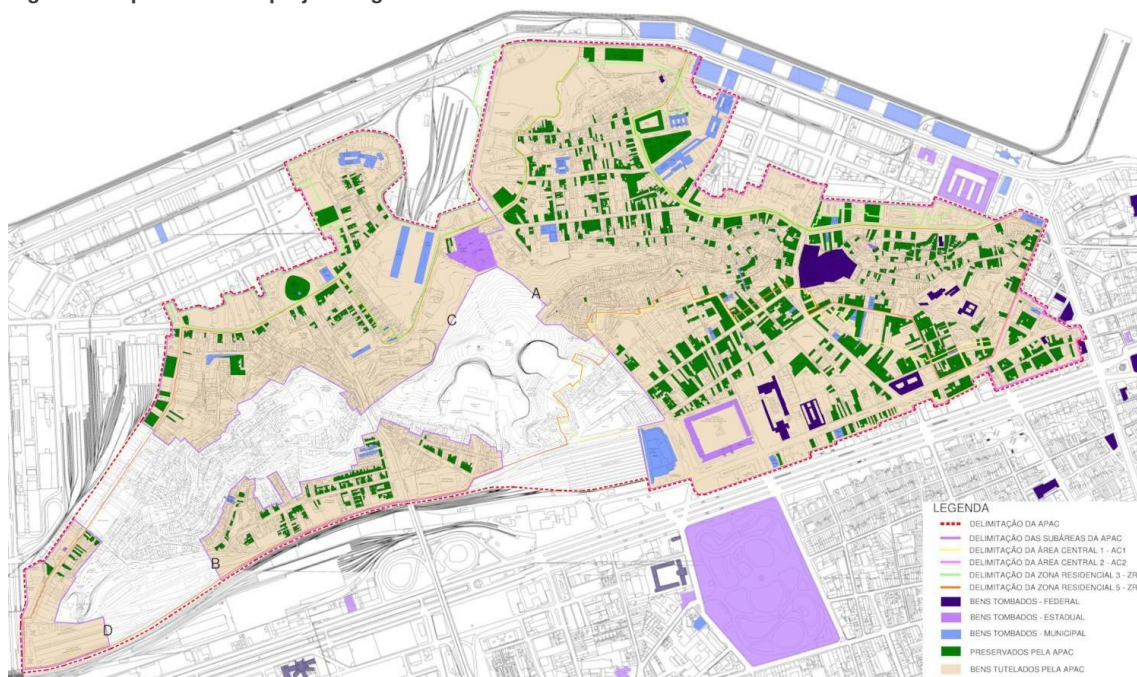
A construção do porto marcou uma complexa relação com a cidade, característica das identidades de formação de um território e as sobreposições da história e suas marcas físicas. Se por um lado recobriu-se uma localidade com marcas da história da escravidão, por outro foi possibilitou o desenvolvimento econômico para a cidade. As interações da sociedade com a cidade mostram como cada época se relaciona com a sua história no presente e atualmente se reconhece o passado escravista e a presença de marcos identitários como o Cais do Valongo, a Pedra do Sal e o prédio das Docas D. Pedro II, entre outros.

É nessa área aterrada que se situam os dezoito galpões adjacentes ao cais, com estruturas de tijolos aparentes e grandes telhados com enormes treliças. Trata-se de uma área não incluída no projeto SAGAS – Saúde, Gamboa e Santo Cristo, projeto desenvolvido com a participação ativa da comunidade e dos movimentos sociais, no final dos anos 1980 que acabou por motivar o governo municipal da época a delimitar uma Área de Proteção Ambiental, abrangendo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, regulamentados pelo decreto municipal No 7351 de 1988, mais tarde incorporados como Lei no Plano Diretor de 1992, que reconheceu a região como Área de Proteção do Ambiente Cultural.

Há que enfatizar que a proposta que desaguou na delimitação da área de proteção abrangendo os três bairros portuários obedecia à Declaração de Amsterdam (1975) e defendia minimizar as alterações na composição social dos residentes, bem como a necessidade de todos os setores da sociedade compartilharem dos benefícios das operações de reabilitação de áreas urbanas (Carlos, 2022), mas a delimitação não abrangeu o tecido funcionalista artificialmente construído sobre o aterro de 1910.

Somente em outubro de 2000, a municipalidade, distinguindo o valor e a significância dos galpões industriais, tombou os imóveis situados na Avenida Rodrigues Alves nº 303/331 e Avenida Rodrigues Alves s/nº armazéns nº 01, 02, 03, 04, 05, 06, e 07, além dos situados na Praça Mauá n. 2 e n. 10.³ (Figura 6)

Figura 6: Mapa da área do projeto Sagas e os armazéns tombados em azul



Nota: Junção dos mapas Apac Sagas 1 e 2 por Bernardo Miranda.

Fonte: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

Em novembro de 2016, outro enorme armazém portuário, as Docas D. Pedro II, foi tombado pelo Patrimônio Federal (IPHAN). Face aos estudos realizados, este artigo tem como objetivo discutir, especificamente, a conservação e ocupação de algumas dessas estruturas industriais de enormes dimensões que estão desocupadas ou subocupadas na Zona Portuária, São Cristóvão, Adjacências, e Praça da Bandeira, que constituem exemplos de valor cultural, não apenas pelo sistema construtivo e qualidade estética, mas pelo próprio significado que tiveram e ainda têm na história urbana da cidade.

Argumentamos que os armazéns portuários devam ser incluídos nas políticas urbanas de ocupação de patrimônios industriais desativados com atividades artístico-culturais de preferência gerenciados por grupos locais, por representarem um papel relevante na gestão da conservação do patrimônio industrial carioca, possibilitando a interlocução entre a cidade, a história e a cultura. Infelizmente, os edifícios vazios perdem as suas características e se deterioram.

Ao defender a participação da população local no processo de ocupação dos vazios urbanos buscando preservar a identidade da área, seguimos os conceitos de Choay, que, apoiando-se em conceitos de Lévi-Strauss e de Bourdieu, alega que:

os trabalhos da antropologia cultural e depois os da sociologia urbana e da etnografia mostraram como a organização espacial dos seus estabelecimentos permite que as sociedades tradicionais, bem como as minorias econômicas e étnicas, mantenham e afirmem a sua identidade. (Choay, 2006, p. 281. Trad. Lima).

Nesse sentido, empreendemos uma pesquisa *in loco* para selecionar três imóveis industriais desativados para submeter ao debate sobre a possível ocupação com grupos artísticos e com as populações locais e com os órgãos públicos envolvidos.

A ÁREA PORTUÁRIA E A EXTENSÃO DO PORTO PARA SÃO CRISTÓVÃO

A produção histórica do Porto do Rio de Janeiro tem sido objeto de numerosos estudos em urbanismo, geografia e antropologia. Entre muitos trabalhos consultados, destacam-se os de Cardoso et al (1987), Lamarão (2006) e Gianella (2013). Vimos que no final do século XIX, a região portuária já abrigava o terminal ferroviário, o Porto e diversos estabelecimentos comerciais, em especial os trapiches. As camadas mais elevadas da população procuraram gradualmente bairros de clima mais agradáveis para viver, longe do centro. Portanto, apenas a população pobre permaneceu nas áreas centrais, consideradas degradadas e insalubres (Cardoso et al 1987, Lamarão, 2006).

Muitos foram os processos que antecederam a proposta definitiva do projeto do porto, contudo, somente em setembro de 1903 seria aprovado o projeto final. O novo porto, com cais contínuo de 3.500 m de extensão, demandou inúmeras demolições e o desmonte do Morro do Senado. A retificação da orla, repleta de enseadas e pequenas penínsulas, foi realizada com o aterro resultante das terras do morro no qual foram implantados novos loteamentos e avenidas. As obras incluíram o aterro e construção do cais, a montagem de guindastes e linhas férreas, pavimentação da Avenida do Porto, embelezamento do Canal do Mangue (Reis, 2016).

O Porto do Rio de Janeiro foi inaugurado oficialmente em 1910, após sete anos de obras que retificaram o litoral, aterrando uma área de 175 mil m² com entulho da demolição do Morro do Senado. Sobre o aterro gigantesco foram construídos os 18 armazéns de 100 metros de comprimento e 35 metros de largura, totalizando aproximadamente 70 mil m² de área construída, entre estruturas permanentes e temporárias, com largura de 100 metros entre a linha do cais e a rua.

Em 1924, ocorreu a segunda ampliação do Porto, estendendo-se o aterro da Avenida Francisco Bicalho até a Ponta do Caju, o que impactou positivamente a economia da cidade visto que integrou as antigas praias de São Cristóvão e das Palmeiras, ampliando a área portuária (Figura 7).

Em poucos anos, a cidade deixaria de ser essencialmente comercial para se transformar em centro industrial e polo agroexportador.

Figura 7: Aterro de 1924 sobre a Planta da capital (Distrito Federal), provisória e reservada de 1922



Nota: Modificações por Pedro Vaz, 2023.

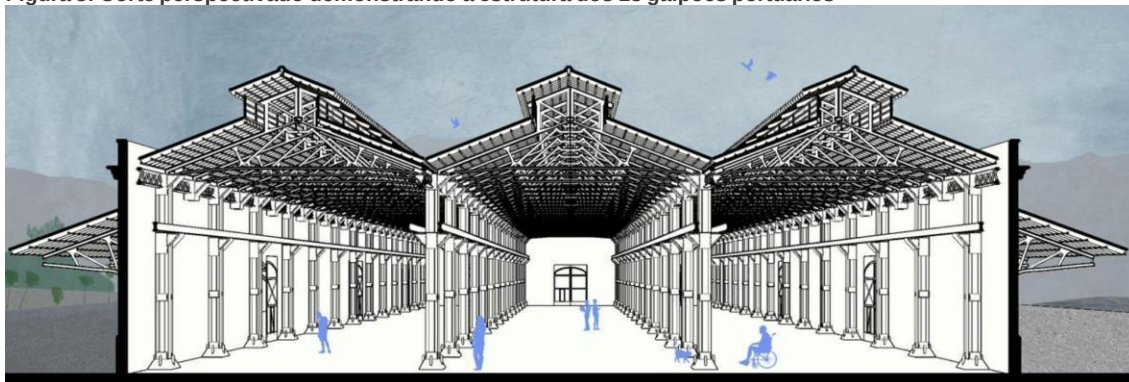
Fonte: Acervo Fundação Biblioteca Nacional e Google maps.

Mais recentemente, a progressiva desativação das atividades portuárias no Píer Mauá e no Cais da Gamboa, com a expansão do uso de contêineres, reduziu a necessidade de mão de obra portuária. Com o início das operações do Porto de Itaguaí em 1982, a obsolescência da área tornou-se mais acentuada à medida que a transferência provocou um grande êxodo populacional, resultando em muitos edifícios vazios, em especial os grandes armazéns industriais à beira-mar e inúmeras moradias, tornando mais graves os problemas sociais já existentes na área, ocupada principalmente pela classe trabalhadora.

Neste sentido, com o advento das novas tecnologias e o deslocamento das atividades portuárias e industriais, parte da população residente mudou-se para os novos bairros da zona sul da cidade. Consequentemente, muitos sobrados e estruturas industriais ficaram sem qualquer uso, gerando uma perda de valor imobiliário na Zona Portuária, mas ainda constituem a história viva do Porto (Sampaio, 2012). O Município ainda possui muitos imóveis, que retornaram ao seu domínio, mas permanecem desocupados, em especial alguns galpões.

A maior parte dos galpões construídos na Zona Portuária possui estrutura de ferro e paredes de alvenaria de tijolo aparente. Internamente, duas linhas de pilares de ferro auxiliam a estrutura externa a suportar três séries de treliças de ferro, que possuem lanternas superiores com venezianas de vidro para garantir ventilação e iluminação natural ao amplo interior dos armazéns, sendo que a cobertura dos galpões em telhas francesas (Figura 8).

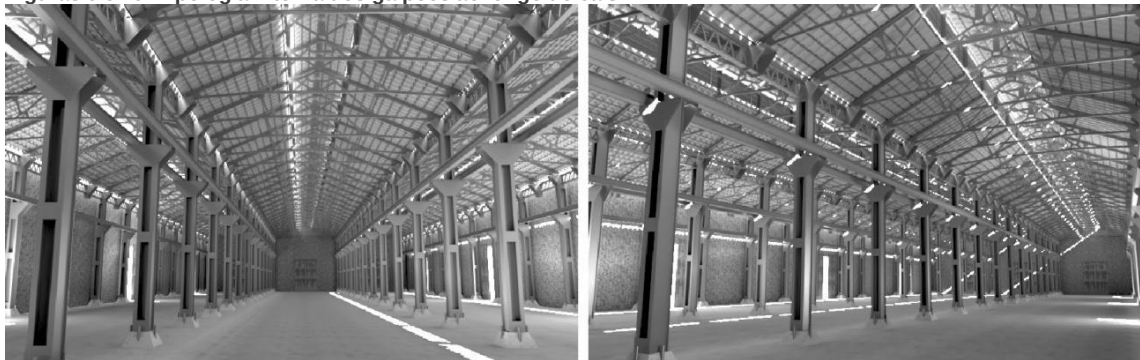
Figura 8: Corte perspectivado demonstrando a estrutura dos 18 galpões portuários



Nota: Desenho 2021.
Fonte: Bernardo Miranda.

As alvenarias e pilares assentam-se em fundações de concreto armado e o piso original era pavimentado com paralelepípedos de pedra ou cimento, colocados a 0,90 m acima do remate do cais para facilitar as cargas e descargas (Figuras 9 e 10).

Figuras 9 e 10: Tipologia interna dos galpões ao longo do cais



Nota: Desenho 2021.
Fonte: Bernardo Miranda.

Um dos galpões mais representativos ainda existentes é o antigo armazém das Docas Pedro II, ao longo do que era então o litoral do bairro da Saúde, entre a Pedra do Sal e o Cais do Valongo. Projetado por André Rebouças, este grande armazém de três andares, tombado pelo IPHAN, foi inicialmente um local para armazenamento de café sendo posteriormente utilizado como armazém de alfafa e produtos agrícolas, nacionais e estrangeiros.⁴ Em recente artigo investigamos a ocupação deste galpão com um espetáculo teatral do falecido diretor do Teatro Oficina, José Celso Martinez Corrêa, uma apropriação notável daquele patrimônio industrial. Atualmente, o IPHAN trabalha para criar no imóvel o Centro de Interpretação do Cais do Valongo, sítio arqueológico situado em frente ao prédio histórico, além de centro cultural dedicado à Herança Africana, sob a gestão da Fundação Palmares e a prefeitura estuda também instalar o Laboratório de Arqueologia Urbana no local.

Por outro lado, como a área total de estudos se estendeu até a Praça da Bandeira, registrou-se na região o admirável patrimônio industrial ferroviário que é a Estação Barão de Mauá ou Estação da Leopoldina, ora também em estudos, com projeto de restauro do escritório AAA – Rodrigo Azevedo Arquitetura, já com usos definidos pelos governos federal e municipal.

Contudo, o projeto que deverá servir de modelo para a utilização de armazéns restaurados com usos artísticos ou visuais é o Armazém da Utopia (Armazém número 6), ocupado pela Companhia Teatral Ensaio Aberto, tanto em termos patrimoniais de conservação quanto em relação ao difícil processo de obtenção da cessão de uso junto aos órgãos responsáveis.

DA METODOLOGIA E PROGNÓSTICO

Buscou-se desenvolver uma metodologia com base na pesquisa crítica em história urbana nos contextos do Sul Global, especificamente nas áreas periféricas ao centro histórico do Rio de Janeiro, problematizando os atores sociais envolvidos no processo de urbanização e enfatizando os resultados negativos de obras promovidas pelo governo municipal com apoio do federal. Tais obras geraram a expulsão da população mais desfavorecida e contribuíram para o abandono de patrimônios industriais para os quais pretendemos sugerir a utilização artístico-cultural por grupos e coletivos locais.

Na primeira fase da pesquisa, foram investigadas várias estruturas industriais desativadas no sentido de verificar a possibilidade de realização dos trabalhos essenciais de conservação dos galpões, objetivando propor a ocupação por grupos de teatro e/ ou outras artes da própria região.

Após a revisão da história urbana da região com base nos estudiosos já citados e uma análise socioantropológica da região, a metodologia se desenvolveu em três etapas, sendo a primeira a pesquisa de galpões de valor patrimonial por meio do Google Maps, momento em que selecionamos aqueles que seriam verificados *in loco*. Após as verificações em campo sobre o grau de caracterização e as possibilidades de uso e de escoramento, procedemos à realização das fichas cadastrais detalhadas e, em uma terceira etapa, levantamos a situação fundiária do imóvel, preterindo os que não estão na posse do poder público e não foram desapropriados.

No caso da Área Portuária, inicialmente, ao longo do trabalho de campo, foram consideradas também as informações disponíveis com relação aos dezoito armazéns do Cais da Gamboa, construídos entre 1902 e 1910. Consultamos documentos relevantes como o mapa da situação fundiária da região antes da aprovação da Operação Urbana em 2009, a localização dos armazéns do Cais da Gamboa e o levantamento realizado pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH.

Uma vez intensificada a pesquisa em campo, foram indicados para o debate os galpões da avenida Rodrigues Alves nos. 241, 303 e 509; rua Santo Cristo 70 e 74; rua da Gamboa 120; e o imóvel da avenida Venezuela esquina da rua Antônio Lage, local em que funcionou uma fábrica de máquinas de costura (Figuras 11, 12 e 13). Com exceção dos imóveis da avenida Rodrigues Alves 241 e 303, estes imóveis se encontram na área da Área de Proteção do Patrimônio Cultural do SAGAS. O imóvel da avenida Rodrigues Alves 303 foi tombado em 2000 em nível municipal e se encontra em área de entorno de bem tombado. A edificação da

avenida Venezuela 267, segundo documento do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), está em processo de tombamento provisório, em especial por sua composição volumétrica e estilística e por ter sido construída por Emílio Baumgart, um dos responsáveis pela introdução do concreto armado no Brasil.

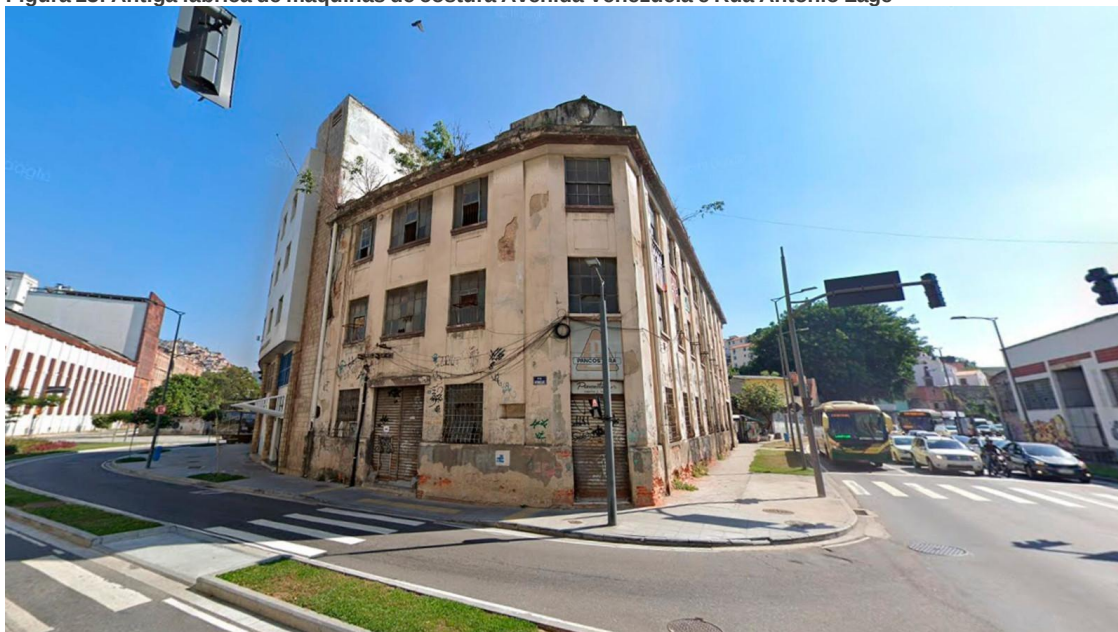
Figuras 11 e 12: Imóvel neoclássico à rua da Gamboa n. 120 e imóvel eclético à Rua Santo Cristo 70 e 74



Nota: 2022.

Fonte: Google Street View.

Figura 13: Antiga fábrica de máquinas de costura Avenida Venezuela e Rua Antônio Lage



Nota: 2022.

Fonte: Google Street View.

Entretanto, como a pesquisa mais acurada nos periódicos, nos órgãos da prefeitura e nos próprios imóveis comprovou que havia outras propostas de uso em estudo para estas edificações, e, portanto, tivemos que intensificar um novo período de investigações in loco. Após nova pesquisa sobre o patrimônio industrial disponível nos bairros delimitados, recomendamos a recuperação de três edifícios desativados, o Armazém n. 10, o trapiche Modesto Leal e , ambos com excelentes localizações (Figura 14), propondo reaproveitá-los com atividades artísticas e culturais menos espetaculares que devolvam esse patrimônio histórico às populações locais, contribuindo assim para a diversidade cultural da região ocupada em diferentes temporalidades por afrodescendentes, portugueses e imigrantes de origens diferentes.

Figura 14: O armazém n. 10 e o trapiche Modesto Leal



Nota: Destacados na área portuária, 2022.

Fonte: Google maps.

O Armazém 10 faz parte do conjunto de armazéns analisados acima (ver fig.3), construídos para guardar a carga que chegava aos portos no início do século XX. Com grandes vãos sustentados por estruturas de aço para aumentar a capacidade de armazenamento e facilitar o acesso, o armazém conta com três tesouras também em aço que o dividem longitudinalmente em três seções, ou naves (Figuras 15 e 16). A sua fachada – trabalhada em estilo eclético com tijolos maciços e elementos portantes de estrutura metálica – apresenta características da arquitetura industrial inglesa, também presente em outros projetos da mesma época.

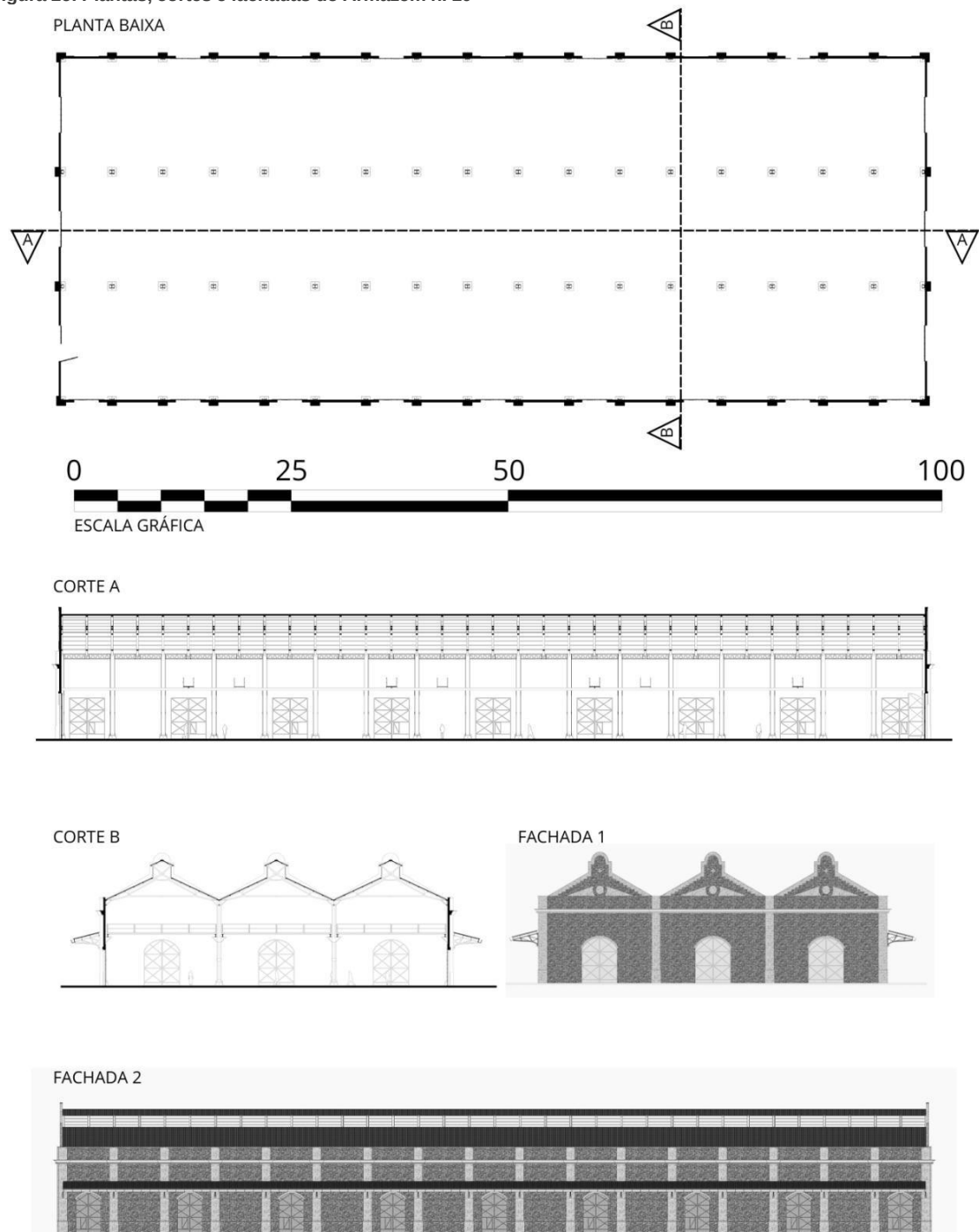
Figura 15: Armazém n. 10, na Avenida Rodrigues Alves s/n



Nota: 2021.

Fonte: Google Street View.

Figura 16: Plantas, cortes e fachadas do Armazém n. 10



Nota: Desenhos 2021.
Fonte: Bernardo Miranda.

Próximo, ao longo do cais, encontra-se o Armazém 6, conhecido como Armazém da Utopia, ocupado pela Cia Teatral Ensaio Aberto, um dos exemplos exitosos investigados (Lima, 2023). Tal forma de apropriação permite reconhecer um meio de se ocupar o armazém 10, contribuindo para o desenvolvimento cultural na região.⁵

A segunda proposta na área portuária é o antigo Trapiche Modesto Leal, cuja fachada necessita de urgente limpeza e tratamento, mas cujo interior está caracterizado (Figura 17). Este seria o projeto piloto, que poderia servir como base para a política urbana proposta.

Figura 17: A fachada do antigo Trapiche Modesto Leal, Rua Santo Cristo 148



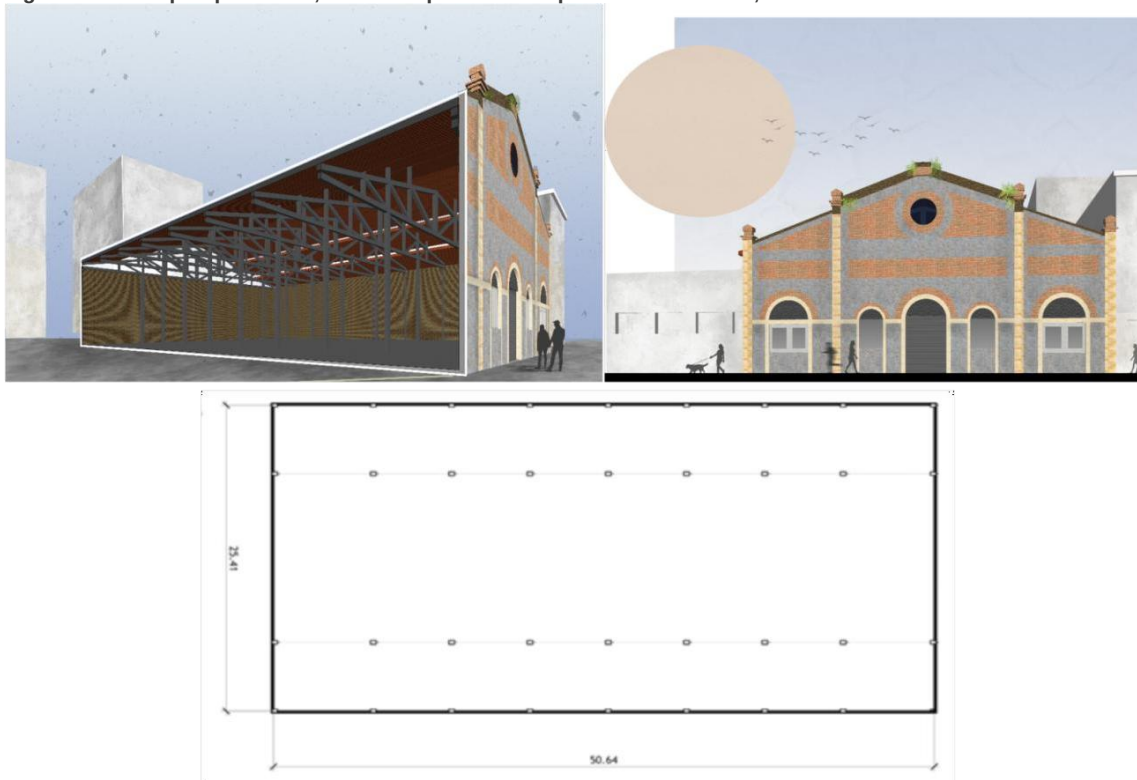
Nota: 2021.

Fonte: Google Street View.

Localizado na Rua Santo Cristo 148, o Trapiche Modesto Leal foi construído pelo engenheiro Antônio Januzzi. O Trapiche, assim como o Armazém 10, serviu para armazenamento de mercadorias e apresenta características da arquitetura eclética industrial da época. Sua estrutura de ferro fundido se integra à alvenaria de tijolo maciço aparente. Dispõe de esquadrias em ferro fundido e bandeiras em arco pleno, ornamentos no alto dos eixos dos pilares e detalhes em pedra na fachada, valorizando texturas e cores dos próprios materiais.

Na planta apresentada abaixo é possível observar que foi empregado o mesmo sistema construtivo do Armazém 10, porém com dimensões menores. O uso da estrutura metálica permite vãos mais livres e, no caso do trapiche, os pilares sustentam apenas uma tesoura que recebe o telhado em telhas de barro (Figura 18).

Figura 18: Corte perspectivado, fachada e planta do Trapiche Modesto Leal, Rua Santo Cristo 148



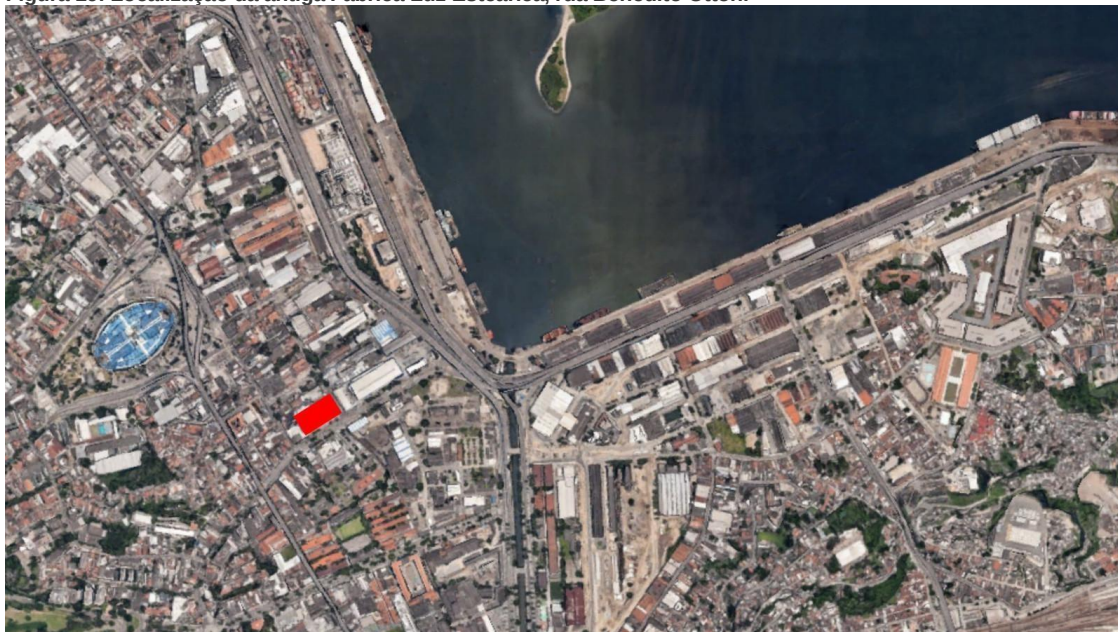
Nota: Desenhos 2021.
Fonte: Bruno Cassano.

Na segunda parte da pesquisa, que abarcou as áreas de São Cristóvão, Benfica, Vasco da Gama, Mangueira e Praça da Bandeira, o processo de seleção foi igualmente difícil, em que pesem os muitos prédios e galpões aparentemente desativados naquela região.

Desde o início houve um interesse dos pesquisadores pela estrutura da antiga Fábrica da Luz Steárica, mas buscou-se também encontrar um galpão industrial que fosse de propriedade do poder público que estivesse em estado de conservação menos degradado e ainda sem perspectiva de uso. Infelizmente, na pesquisa de campo, não foi localizado outro patrimônio industrial nessas condições e, conseqüentemente, os estudos sobre a antiga fábrica, de excelente localização, foram aprofundados.

Desapropriado o imóvel pela Prefeitura do Rio de Janeiro pelo Decreto Municipal n. 51.295, do dia 9 de agosto de 2022, com a finalidade de implantar um equipamento de uso da cidade, parece-nos que a antiga fábrica da Companhia da Luz Steárica, envolvida pelas ruas Benedito Ottoni, São Cristóvão, Escobar e Zeferino de Oliveira, também seria uma possibilidade a estudar para abrigar um centro de produção artística com a participação efetiva dos residentes, não havendo impedimento para outra ocupação no restante do extenso terreno de 16.000 m² (Figura 19)

Figura 19: Localização da antiga Fábrica Luz Esteárica, rua Benedito Ottoni



Nota: Modificado por Bernardo Miranda.
Fonte: Google maps.

Anteriormente, funcionara no imóvel a empresa do Barão de Mauá que produzia velas e combustível para a iluminação pública entre 1854 e 1898, antes da eletrificação da iluminação da cidade (Siqueira, 1984). Já no século XXI, o terreno foi vendido à companhia internacional Tishman Speyer, que tencionava construir um complexo corporativo no local, porém acabou devolvendo o terreno aos proprietários originais, felizmente deixando intocável o significativo patrimônio da cidade (figura 20).

Figura 20: Antiga fábrica da Companhia Luz Steárica – Fachadas da rua Benedito Ottoni e rua São Cristóvão



Nota: Fotos 2023.
Fonte: Pedro Vaz.

Uma vez discutidas as três indicações de imóveis desativados e de propriedade do poder público que serão submetidas a debates com as organizações de artistas e com as comunidades locais, e com base nas sugestões e conceitos de Beatriz Kühl (2008 e 2010), para quem o relevante para os patrimônios industriais é a reocupação e o reuso dos imóveis aceitando-se todas as alterações e acréscimos que sofreram ao longo do tempo, propõe-se utilizar o projeto de recuperação do antigo Trapiche Modesto Leal, situado à rua Santo Cristo n. 148, como um projeto piloto para a implementação das políticas públicas por se tratar do galpão que menor volume de obras demandará. O que não significa que os outros dois

patrimônios industriais não devam ser objeto de outros projetos artísticos e socioculturais em um futuro próximo.

POLÍTICAS URBANAS: PROPOSTAS A SEREM DESENVOLVIDAS

Em síntese, considerando a constatação da riqueza da cultura da região portuária, São Cristóvão, Adjacências e Praça da Bandeira e a quantidade de galpões desativados que constituem patrimônio cultural da cidade, uma das propostas para as políticas públicas socialmente inclusivas é estimular a ocupação dessas estruturas industriais com base na cultura local. Conforme verificado, as atividades artísticas desenvolvidas nos vazios urbanos

permitem ampliar o alcance do teatro, da dança e das artes visuais por diferentes camadas da população. Ao longo da pesquisa foram detectados galpões que constituem patrimônios industriais e que, considerando os exemplos exitosos do Armazém da Utopia e da Fábrica Bhering, já bastante estudados, poderiam ser ocupados por companhias teatrais, artesãos, artistas plásticos entre outros, colaborando com a manutenção do rico patrimônio industrial da área e o retorno do uso de maneira socialmente inclusiva.

Sugerem-se debates com grupos artísticos da região e formação de cooperativas ou coletivos que possam se interessar pela ocupação, manutenção e preservação da arquitetura, visando o interesse da municipalidade em ceder os espaços em desuso e oferecer assistência técnica por meio de seus órgãos de patrimônio.

Além da proposta básica para recuperação dessas estruturas industriais em desuso, pretende-se apoiar esses grupos de artistas para debater propostas de ocupação artístico-cultural por meio de editais específicos e cessões de uso. Espera-se reverter a situação de abandono dos referidos vazios urbanos em benefício das populações residentes na região e da cidade e comprovar que o uso cultural para requalificar uma área não é necessariamente elitista se envolver as culturas dos residentes.

Ao defender o respeito à memória do lugar, a identidade das minorias e o cuidado com o cidadão em obras de melhorias urbanas, este artigo buscou desenvolver uma metodologia com base na pesquisa crítica em história urbana no contexto do Sul Global, especificamente nas áreas periféricas ao centro histórico do Rio de Janeiro, problematizando os atores sociais envolvidos no processo de urbanização e analisando os resultados negativos de obras promovidas pelo governo municipal com apoio do federal. Espera-se com a divulgação e o debate com as comunidades locais e o poder público, promover políticas urbanas capazes de preservar a memória e recuperar o patrimônio dos trabalhadores por meio da arte e da cultura da população local.

NOTAS

¹ As tabelas que realizamos com os dados dos Censos de 2010 e 2022 comprovaram redução de domicílios nos bairros da Saúde e do Santo Cristo, porém constatou-se um acréscimo de 435 domicílios na Gamboa, bairro em que se localiza a Favela da Providência. O mapa de densidade demográfica também acusa o aumento de população na área da comunidade.

² Para verificar o processo ocorrido ver as entrevistas do documentário “Remoções-Área Portuária” da produtora Couro de Rato, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=sT6BAbnKD68>.

³ Tombados pelo Decreto municipal No. 19.002 de 5 de outubro de 2000.

⁴ O engenheiro André Rebouças (1838–1898) aplicou pela primeira vez no país tecnologias avançadas para a época na construção de ferrovias e em obras portuárias, e colaborou com soluções para o problema do abastecimento de água na cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império. É o autor da obra do Galpão das Docas D. Pedro II, cujos projetos foram influenciados por então recentes métodos construtivos europeus, que englobavam o que havia de mais inovador em termos de tecnologia portuária, incluindo o sistema construtivo do cais e armazéns, bem como sua logística.

⁵ Ver detalhamento do uso e ocupação exitosa, com muitas possibilidades em Lima (2023).

⁶ Este paper é produto de projeto institucional financiado pela FAPERJ. E 26-200 874 2021

REFERÊNCIAS

CARDOSO, Elizabeth D.; VAZ, Lilian F.; ALBERNAZ, Maria Paula.; AIZEN, Mario; PECHMAN, Robert. M. **História dos bairros: memória urbana: Saúde, Gamboa e Santo Cristo**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia; Index, 1987. T.

CARLOS, Claudio L. Há memória por trás das fachadas. Critérios de uso, ocupação do solo, de conservação e restauração em bens culturais previstos pela legislação carioca (1980–2021) **Cadernos CERU**, Série 2, Vol. 33, n. 1, jun. 2022, p. 37–63.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: Utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 1965.

CHOAY, Françoise. **Pour une anthropologie de l'espace**. Paris: Seuil, 2006.

DATA.RIO. *Explore – Análise de Dados*. Disponível em:

<https://www.data.rio/apps/0486a2d8fdb241d68395c24e662c48bb/explore>. Acesso em: 30 out. 2024.

GIANELLA, Letícia de C. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. **Espaço e Economia** n. 3, 2013. Disponível. em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>. Acesso em: 30 set. 2024.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004[2000].

HARVEY, David. The right to the city. **New Left Review**, 53, set./out., 2008, p. 23–40.

IRPH (Instituto Rio Patrimônio da Humanidade). Análise do potencial de proteção do patrimônio edificado situado na área da Operação Urbana Consorciada da região do Porto do Rio. Rio de Janeiro: PCRJ, s/d.

IPHAN–Sítio arqueológico Cais do Valongo proposta de inscrição na lista do patrimônio mundial, **Dossiê**, 2016.

KÜHL, Beatriz M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

KÜHL, Beatriz M. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Arq.urb**, São Paulo, vol. 3, Jan--Jun 2010. Disp. em: https://www.usjt.br/arq.urb/numero_03.html. Acesso em: jun. 2024.

LAMARÃO, Sérgio. **Dos Trapiches ao Porto**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas/ DGDI, 2006.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

LIMA, Evelyn F. W. Regeneração urbana contemporânea. Entre o espetáculo e as necessidades socioantropológicas". In: A. L. P. Borde. **Vazios urbanos: percursos contemporâneos**. Rio de Janeiro: Rio Books/UFRJ, 2012, p. 33–45.

LIMA, Evelyn F.W. O patrimônio industrial e o teatro: ocupações de galpões desativados utilizados para práticas cênicas em diferentes conformações espaciais. **ArtCultura-Uberlândia**, v. 25, n. 47, p. 142– 160, jul.-dez. 2023.
<https://seer.ufu.br/index.php/artcultura/article/view/73170/38545>

REIS, Paulo César dos. O porto do Rio de Janeiro no contexto das reformas urbanas de *fin du siècle* (1850–1906). **Arquitextos**. ano 17, set. 2016. Disp. em <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.196/6219>. Acesso 23 jun. 2024.

SÁNCHEZ GARCIA, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, Ed Universitária, 2003.

SÁNCHEZ, Fernanda; SANTOS, Nelson. Lugares ordinarios, eventos extraordinarios: espacio público, ciudadanía y resistencia en Rio de Janeiro, Brasil. In: **XXX Encuentro de la red Internacional de investigadores urbanos – RIU**. Universidad Autónoma de Méjico, Méjico, UAM, 2007.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 2006.

SAMPAIO, Andrea da R. Vazios urbanos e patrimônio industrial. In: BORDE, Andrea (org.) **Vazios Urbanos**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2012. p. 142–165.

SIQUEIRA, José Jorge. **Contribuição ao Estudo do Escravismo Colonial para o Capitalismo Urbano-Industrial no Rio de Janeiro: a Companhia Luz Steárica (1854–1898)**. 1984. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense.

VAZ, Lilian F.; JACQUES, Paola. B. A cultura na revitalização urbana “espetáculo ou participação”. **Espaço e Debates**, São Paulo, v. 23, n.43–44, 2003, p. 129–140.