



Intervenções urbanas em áreas portuárias desativadas, com bases sustentáveis: Projeto Parque Das Nações, Lisboa

Mariana Altoé Maciel

Federal University of Espírito Santo, Vitória (ES), Brazil
marianamaciel@outlook.com

Emanuella Sossai Altoé

Federal University of Espírito Santo, Planning and Project Laboratory, Vitória (ES), Brazil
manualtoe@hotmail.com

ABSTRACT: Atualmente as cidades são testemunhas de uma revolução urbana, acarretada por novas tecnologias e evolução – sociocultural e econômica – da população. Nesse sentido, dentre os desafios enfrentados por arquitetos e urbanistas, está a inserção da sustentabilidade nos projetos de intervenção dos espaços públicos, de modo a proporcionar subsídios para a melhoria da qualidade de vida da população. Diante do cenário apresentado e, considerando a discussão, em âmbito internacional, sobre as intervenções urbanas em áreas portuárias desativadas, entende-se como sendo importante a abordagem sobre processos metodológicos de intervenções urbanas na área citada, com o uso de diretrizes projetuais com bases sustentáveis. **Objetivo:** Analisar o processo metodológico e identificar os critérios e diretrizes utilizadas no Projeto Parque das Nações, em Lisboa. **Método:** O método adotado seguiu as seguintes etapas: 1. fundamentação conceitual sobre processos metodológicos, critérios e diretrizes projetuais com bases sustentáveis, aplicados em intervenções de áreas portuárias desativadas; 2. definição do objeto de estudo; 3. Estudo do objeto definido; e 4. Análise dos resultados. **Principal resultado:** A pesquisa possibilitou identificar e apresentar os critérios de sustentabilidade que foram utilizados no estudo de caso em questão, dentre eles, a reorganização urbana e a requalificação ambiental, juntamente com a naturalização da paisagem e a potenciação das vistas panorâmicas sobre o rio. As principais diretrizes utilizadas consistem em aumentar a qualidade do espaço urbano, através da recuperação e descontaminação do solo e rios, e a criação de um parque urbano com passeio marginal.

Keywords *Intervenção urbana; áreas portuárias; sustentabilidade.*

1. INTRODUÇÃO

Atualmente as cidades são testemunhas de uma transformação urbana, caracterizada por novas tecnologias, alterações climáticas e evolução - sociocultural e econômica - da população. Com isso, há o surgimento de diferentes necessidades, nos modos de agir e pensar da população, que devem ser vistas como alertas para a necessidade de novas políticas urbanas. Diante disso, governos, planejadores urbanos e investidores, buscam cada vez mais soluções urbanas a fim de garantir qualidade de vida para a população no presente, sem comprometer a qualidade de vida das futuras gerações (CASTANHEIRA, 2013).

Neste sentido, destacam-se as áreas portuárias desativadas nas cidades. Com qualidades paisagísticas, logísticas e imobiliárias, esses espaços vêm se tornando alvo de grandes intervenções urbanas com foco em espetáculos e eventos ocasionais (DEL RIO, 2001).

Segundo Giacommet (2008) tal fato é consequência do processo de globalização econômica mundial. Áreas portuárias que no passado apresentavam infraestruturas e instalações industriais, hoje, são revitalizadas devido às suas oportunidades de crescimento econômico para a cidade, atraindo investimentos privados e o interesse turístico (GIACOMET, 2008).

As áreas portuárias tiveram seus espaços esvaziados na medida em que a modernização da indústria tornou as antigas instalações incompatíveis com os novos sistemas de produção, de transporte e de armazenamento de cargas. Diante desse cenário, os portos que apresentavam implantações com dimensões limitadas, se viram obrigados a transferir suas atividades para novos locais, conseqüentemente, as construções existentes foram, gradativamente, submetidas ao abandono (DEL RIO, 2001).

Percebeu-se que as intervenções nessas áreas poderiam criar oportunidades de usos que, anteriormente, não existiam, assim, a atividade de revitalização destes espaços vêm ganhando destaque internacional desde a década de 1950, com os casos da cidade de Baltimore (EUA), de Londres (Inglaterra) e de Barcelona (Espanha) - (KRUSE, 2011).

No Brasil, as intervenções em áreas portuárias desativadas vêm sendo discutidas de modo mais intenso após os anos de 1980 (VARGAS; CASTILHO, 2009). Atualmente tal preocupação faz parte das políticas metropolitanas mais avançadas das cidades, tornando-a um dos principais temas do urbanismo contemporâneo (GIACOMET, 2008). Conforme Vargas e Castilho (2009) destacam:

“Recuperar o centro das metrópoles nos dias atuais significa, entre outros aspectos, melhorar a imagem da cidade que, ao perpetuar sua história, cria um espírito de comunidade e pertencimento. [...] Em suma, implementar ações em busca da atração de investimentos, de moradores, de usuários e de turistas que dinamizem a economia urbana e contribuam para a melhoria da qualidade de vida [...]” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 05).

Tendo por base as atuais políticas de desenvolvimento urbano, verifica-se uma lacuna nos modelos de gestão das cidades. No contexto atual, é essencial que as políticas urbanas garantam o futuro das cidades, visando à correção e minimização dos impactos ambientais sem comprometer a qualidade de vida das futuras gerações. Assim, busca-se uma política

de desenvolvimento urbano que promova a evolução das cidades na ótica da sustentabilidade (CASTANHEIRA, 2013).

Neste sentido, as intervenções urbanas ganham cada vez mais destaque na qualificação e no desenvolvimento sustentável das cidades, sendo consideradas fundamentais para a consolidação do desenvolvimento urbano sustentável (CASTANHEIRA; BRAGANÇA; MATEUS, 2014).

Para Del Rio (2001) o próprio processo de intervenção nestas áreas já pode ser visto como uma grande diretriz sustentável, visto que a concentração de investimentos e esforços para ocupar os vazios da cidade, acarretam na “reutilização do patrimônio instalado, na requalificação de espaços e na intensificação e mistura dos usos” (DEL RIO, 2001, p. 01). Conforme o autor expõe:

“Neste contexto, o papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo” (DEL RIO, 2001, p. 01).

Além dessa grande diretriz, ou seja, o próprio processo de intervenção, os projetos para revitalização das áreas portuárias abandonadas vêm adicionando em seu discurso argumentos sustentáveis. Para Castanheira, Bragança e Mateus (2014) a utilização de tais argumentos auxilia a promoção das cidades, ou seja, influenciam positivamente na ponderação dos investidores.

Experiências internacionais bem sucedidas, como por exemplo, os casos do Parque das Nações em Lisboa (Portugal) (Figura 1), La Confluence em Lyon (França) (Figura 2) e o Parque Olímpico Rainha Elizabeth em Londres (Inglaterra) (Figura 3), representam com objetivos e propostas diferenciados, a atualidade dos projetos de revitalização urbana europeus e as últimas tendências em estratégias urbanas, sendo considerados projetos de referências para revitalização urbana com bases sustentáveis (CASTANHEIRA; BRAGANÇA; MATEUS, 2014).



Figura 1. Parque das Nações, Lisboa. Fonte: PaqueExpo, 2016



Figura 2. La Confluence, Lyon. Fonte: <http://www.en.lyon-france.com/>, 2016



Figura 3. Parque Olímpico Rainha Elizabeth, Londres. Fonte: <http://www.audacia.org/v2/parque-olimpico-rainha-isabel/>, 2016

Embora o projeto para o Parque das Nações, seja o mais antigo, a sua revitalização consiste em um importante objeto de estudo não só porque aborda questões relevantes acerca do urbanismo sustentável, mas também, porque representa um dos melhores exemplos de intervenção urbana sustentável (CASTANHEIRA, 2013).

Diante do cenário apresentado e o contexto nacional ainda “iniciante”, considera-se o estudo de um caso internacional de extrema importância, visto que, possibilita contribuir com informações referenciais. Vale destacar, que não se pretende avaliar se o projeto Parque das Nações é efetivamente sustentável, mas sim identificar se as práticas sustentáveis utilizadas no Parque podem ser reconhecidas em um exemplo brasileiro, no caso, o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro (Figura 4).



Figura 4. Porto Maravilha, Rio de Janeiro. Fonte: <http://www.portonovosa.com/pt-br/porto-maravilha>, 2016

O Porto Maravilha é um projeto sem precedentes na cidade do Rio de Janeiro, tanto pelo seu escopo quanto pela sua escala (FERRARINI; ABIKO; SANTOVITO, 2014). Tal magnitude faz do projeto um “laboratório de inovações” para o contexto brasileiro, em termos de planejamento, produção e gestão do espaço urbano (MONIE; SILVA, 2015).

2. OBJETIVO

Este artigo tem como objetivo identificar os critérios e diretrizes sustentáveis utilizadas no Projeto Parque das Nações, em Lisboa, e, se possível, reconhecer quais delas foram utilizadas no projeto Porto Maravilha, no Rio de Janeiro.

3. METODOLOGIA

A pesquisa estrutura-se em: 1) abordar brevemente processos metodológicos, critérios e diretrizes projetuais com bases sustentáveis; 2) definir os objetos de estudo; 3) analisar bibliografias que abordam as ações realizadas no Projeto Parque das Nações e no Porto Maravilha, buscando identificar critérios e diretrizes utilizados em ambas as intervenções; e 4) Analisar os resultados.

Os dados dos projetos advêm de fontes bibliográficas diversas, como artigos científicos, teses, dissertações e informações disponibilizadas na internet pelas instituições responsáveis pelo parque.

3.1 Projeto Parque das Nações, Lisboa

O Parque das Nações é um projeto que surgiu com a intenção de organizar a última Exposição Mundial do século XX, a EXPO'98. A "sustentabilidade" foi uma palavra-chave em todo o processo. O próprio evento, Expo'98, teve como objetivo dedicar-se às soluções para os problemas causados pela exploração sistemática dos recursos oceânicos, com preservação e controle de danos (FIGUEIRA, 2010, p. 155).

A concepção, desenvolvimento e construção do Parque ficaram a cargo da empresa Parque Expo'98 S.A., empresa semi-pública, cujas atividades não se limitaram a preparação do evento de curto prazo, mas também, a reestruturação urbana em longo prazo de parte da cidade de Lisboa (SERDOURA, 2006). Conforme Figueira (2010, p. 153) ressalta: "O pressuposto de todo o empreendimento é que, fechada a Exposição, o recinto pudesse ser transformado em cidade corrente".

O projeto consistiu na requalificação urbanística e ambiental de uma área urbana degradada, além de contribuir para o crescimento econômico e para a concretização de novos pontos turísticos para a cidade, dotando-a de novas infraestruturas culturais, comerciais, ferroviárias e de um novo parque habitacional (SILVA; BENATTI, 2015).

O projeto foi desenvolvido em duas fases: 1ª fase correspondeu ao planejamento e realização da Exposição, executaram-se as desapropriações e demolições, descontaminação do solo, concepção do espaço público e do edificado. A 2ª fase correspondeu ao pós Exposição Mundial, marcada pela demolição das estruturas modulares da exposição, conclusão dos trabalhos de urbanização e de espaços públicos, concepção e desenvolvimento do projeto de gestão urbana, conclusão da comercialização de terrenos, consolidação das infraestruturas e da área de serviços e comércio, e toda área de lazer junto ao rio (PARQUEEXPO, 2016).

Nas palavras do coordenador do plano de urbanização, o arquiteto Luís Vassalo Rosa, o objetivo fundamental do projeto estava em valorizar a relação da cidade com o rio, recuperar o ambiente e a paisagem, reconverter o uso, assegurar a integração deste espaço com uma identidade própria no tecido da cidade (SERDOURA, 2006).

3.2 Projeto Porto Maravilha, Rio de Janeiro

Diferente do Parque das Nações, o Porto Maravilha não é consequência direta de um evento, mas sim de uma política pautada no empreendedorismo urbano (NASCIMENTO; SILVA, 2015). O projeto pretende transformar a área com habitações desvalorizadas e edifícios industriais abandonados em torres residenciais e de escritórios de alto-padrão. Transformando-a em uma área de uso misto com moradias, trabalho e entretenimento (FERRARINI; ABIKO; SANTOVITO, 2014).

O desenvolvimento e construção do projeto ficaram a cargo da Concessionária Porto Novo, empresa de sociedade mista formada por três empreiteiras junto com a Prefeitura do Rio de Janeiro. O projeto tem como finalidade “promover a reestruturação local, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área” (PORTOMARAVILHA, 2016).

O projeto Porto Maravilha também foi dividido em duas fases. A primeira fase, iniciada em 2009 e ainda em finalização, foram executadas as etapas de demolição da perimetral; melhorias na pavimentação; calçamento drenagens; arborização; construção do Museu do Amanhã e do Museu Arte do Rio de Janeiro; construção da Pinacoteca Escola do Olhar; desaterro do Cais da Imperatriz e reestruturação dos Jardins Suspensos do Valongo. Na segunda fase do empreendimento, iniciada em julho de 2012 e com previsão de término em 2016, estão sendo executadas as etapas de implantação de novas vias; construção de mergulhões; pavimentação; drenagem; sinalização; iluminação; arborização de calçadas e canteiros; recuperação do sistema de águas e esgoto e construção de ciclovias (FERRARINI; ABIKO; SANTOVITO, 2014).

4. RESULTADOS

A avaliação apresentada por Castanheira (2013), mediante aplicação de uma ferramenta de avaliação com indicadores de sustentabilidade, verificou que algumas das estratégias definidas para o projeto Parque das Nações estão fundamentadas no conceito de sustentabilidade urbana. Com tais resultados, este artigo destaca aquelas diretrizes utilizadas pelo projeto de Lisboa, e, que também foram reconhecidas no projeto Porto Maravilha. Ou seja, as diretrizes foram selecionadas tendo por base as mesmas informações disponíveis nos dois projetos.

Vale destacar que a execução da intervenção no Porto Maravilha, Rio de Janeiro, se encontra em andamento, então, foram consideradas diretrizes de sustentabilidade encontradas em artigos de análise do projeto e na Lei nº 101/2009 (Plano Diretor do Porto Maravilha).

Dos 41 indicadores propostos pela avaliação de Castanheira (2013), observou-se que 29 foram identificados no Parque das Nações, e 09 deles foram identificados no projeto do Porto Maravilha, sendo relacionados à dimensão ambiental (4), dimensão social (4) e dimensão econômica (1), conforme a Tabela 1.

Dimensões	Indicadores de sustentabilidade	Parque das Nações	Porto Maravilha	
Ambiental	Planejamento solar	x		
	Potencial de ventilação	x		
	Rede urbana	x	x	
	Aptidões naturais do solo	x		
	Densidade e flexibilidade de usos	x		
	Reutilização de solo urbano	x	x	
	Reabilitação do ambiente construído	x	x	
	Distribuição de espaços verdes	x		
	Conectividade dos espaços verdes	x		
	Uso de vegetação autóctone	x		
	Monitorização ambiental	x		
	Eficiência energética	x		
	Energias renováveis	x		
	Consumo de água potável	x		
	Gestão de efluentes	x	x	
	Resíduos da construção	x		
	Gestão de resíduos sólidos urbanos	x		
	Social	Conforto térmico exterior	x	
		Segurança nas ruas	x	x
Proximidade dos serviços		x		
Equipamentos de lazer		x		
Transporte público		x		
Acessibilidade pedestre		x		
Rede de ciclovias		x	x	
Espaços urbanos públicos		x		
Valorização do património		x	x	
Integração e inclusão social		x	x	
Económica	Economia local	x		
	Empregabilidade	x	x	

Tabela 1. Tabela em comparação dos indicadores utilizados no Parque das Nações, Lisboa, e no Porto Maravilha, Rio de Janeiro. Fonte: Autores, 2016

Cabe ressaltar que, apesar de todos os 29 serem considerados importantes para aplicações em projetos futuros, somente os 09 indicadores de sustentabilidade identificados nos dois projetos serão caracterizados a seguir. As características dos indicadores apresentadas foram retiradas da proposta de avaliação apresentada por Castanheira (2013).

Rede Urbana: trata-se da conectividade entre vias, caminhos de pedestres e ciclovias, possibilitando fácil acesso a praticamente todas as áreas da intervenção, e fácil conexão aos transportes públicos.

Reutilização do solo urbano: trata-se da avaliação da porcentagem de áreas previamente construídas que foram reutilizadas e que receberam tratamento de descontaminação.

Reabilitação do ambiente construído: trata-se da reabilitação e a reconstrução com o objetivo de conservar o património edificado.

Gestão de efluentes: trata-se da preocupação com o tratamento de resíduos e de águas pluviais, permitindo sua reutilização, por exemplo, para irrigação.

Segurança nas ruas: trata-se de ações para garantir a segurança dos pedestres, como fachadas ativas que permitem a vigilância natural, calçadas atraentes que incentivam o deslocamento a pé ou de bicicleta, e até mesmo o uso de estratégias para reduzir a velocidade dos automóveis. Ou seja, fazer uso do desenho urbano a favor da segurança.

Rede de ciclovias: trata-se de ações para promover o uso da bicicleta como uma opção de transporte para deslocamentos entre zonas residenciais, educacionais, comerciais e industriais.

Valorização do patrimônio: trata-se da valorização do território com potencial de uso para novas atividades, sendo valorizado o ambiente natural e as paisagens.

Integração e inclusão social: trata-se de ações para promover habitação acessível a vários tipos de pessoas (idade, classe social, religião, etnia, etc.), além de promover a participação da população desde as fases preliminares de projeto.

Empregabilidade: trata-se de ações para promover o crescimento do emprego local, também durante as fases de construção e operação, e a formação profissional dos residentes.

Como dito, dos 41 indicadores de sustentabilidade propostos pela ferramenta de avaliação utilizada por Castanheira (2013) 29 foram identificados no caso em estudo, apresentado 12 indicadores não identificados no projeto Parque das Nações em Lisboa. Mesmo que não identificados, tais indicadores também devem ser considerados em revitalizações urbanas com bases sustentáveis em áreas portuárias desativadas. Na Tabela 2 são apresentados os 12 indicadores não identificados.

Dimensões	Indicadores de sustentabilidade
Ambiental	Rede de infraestruturas técnicas
	Gestão centralizada de energia
	Gestão centralizada da água
Social	Materiais sustentáveis
	Qualidade do ar
	Poluição acústica
	Poluição luminosa
	Riscos naturais e tecnológicos
Econômica	Produção Local de Alimentos
	Viabilidade económica
Extra	Edifícios Sustentáveis
	Tecnologias de Informação e Comunicação

Tabela 2. Tabela com os indicadores não identificados no Parque das Nações, Lisboa.

Fonte: Autores, 2016

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Revitalização urbana de áreas portuárias desativadas foi o tema abordado ao longo de todo o artigo. Foi apresentada uma breve análise histórica do seu surgimento em que se

pôde constatar o atual interesse pelas revitalizações com bases sustentáveis como componente para garantir a qualidade no ambiente construído das cidades.

O projeto Parque das Nações foi um caso de estudo indispensável para exemplificação do tema. Para Figueira (2010) é um fato que a Expo'98 criou uma nova área de uso cultural, habitacional e lazer dentro da cidade de Lisboa. Para o autor do ponto de vista urbano, a intervenção garantiu uma nova relação de lazer e reconhecimento com o rio Tejo; e uma atenção espacial às questões do espaço público. Assim, acredita-se que o projeto do Parque das Nações cumpriu seu papel de promover a cidade de Lisboa, visto que há uma efetiva procura por turistas, e o projeto recebe críticas e elogios em publicações acadêmicas até os dias atuais. Além de ser considerado projeto de referência para outras cidades, que buscam o mesmo objetivo de desenvolvimento sustentável.

Já o projeto Porto Maravilha, como já citado, segue em fase de execução, não sendo possível avaliar o sucesso, ou não, da intervenção. Para Nascimento e Silva (2015), tal projeto pode ser visto como uma grande oportunidade de utilizar a zona portuária desativada do Rio de Janeiro para solucionar problemas da cidade como a “deficiência habitacional no município e possibilidade de criar canais para participação social”.

Com a comparação dos dois casos de intervenção em áreas portuárias desativadas, e apresentação dos indicadores espera-se que o resultado deste artigo contribua para uma promoção e continuação do discurso sobre a temática da cidade sustentável e das suas principais políticas de projeto e gestão.

REFERÊNCIAS

- Castanheira, G. S. 2013. *Estratégias de intervenção para a regeneração urbana sustentável*. 193 f. Dissertação (Mestrado em Construção e Reabilitação Sustentáveis) – Escola de Engenharia, Universidade do Minho, Braga.
- Castanheira, G. S.; Bragança, L. & Mateus, R. 2014. Definindo melhores práticas em projetos de Regeneração Urbana Sustentável. *Ambiente Construído* 14(3): 7-25.
- Del Rio, V. 2001. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos* 15(6): 1-13.
- Ferrari, F. C. P.; Abiko, A. K. & Santovito, R. 2014. Políticas Públicas Sustentáveis Aplicadas no Porto Maravilha. In *14ª Conferência Internacional da LARES, Rio de Janeiro, 18-20 setembro 2014*. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro.
- Figueira, J. 2010. A Expo 98 de Lisboa: Projeto e Legado. *Arquitexto* 16: 152-163.
- Giacomet, L. 2008. *Revitalização portuária: Caso Puerto Madero*. 191 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Kruse, F. 2011. *Intervenções em centros urbanos: o caso da antiga área portuária de Porto Alegre*. 168 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Monié, F. & Silva, V. S. Da. 2015. O projeto Porto Maravilha de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano. *Transporte y Territorio* 12: 110-126.
- Nascimento, B. P. & Silva, W. R. 2015. Zona portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades. *Geo UERJ* 26: 191-210.
- ParqueExpoS.A., 2016. Disponível em: <<http://www.parqueexpo.pt/>>. Acesso em: 10 maio 2016.
- PortoMaravilha, 2016. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/>>. Acesso em: 02 junho 2016.
- Rio de Janeiro (Município). *Lei nº 101, de 23 de novembro de 2009*. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC101_-

_23112009.pdf>. Acesso em: 02 junho 2016.

Serdoura, F. 2006. *Espaço público, vida pública. O caso do Parque das Nações*. 382 f. Tese (Doutorado em Planejamento Regional e Urbano) - Universidade técnica de Lisboa, Lisboa.

Silva, R. H. T. & Benatti, C. 2015. Fragmentação urbana e turismo no Parque das Nações-Lisboa. *Cultur* 9(2): 118-134.

Vargas, H. C. & Castilho, A. L. H. 2009. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In H.C. Vargas & A.L.H. Castilho (org), *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*: 1-51. Barueri, São Paulo.