

VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

Espaços terciários em grandes projetos urbanos internacionais: consumo e desenho urbano

Tertiary spaces in international large-scale urban developments: consumption and urban design

Espacios terciarios en grandes proyectos urbanos internacionales: consumo y diseño urbano.

LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, Renata; Doutora em Arquitetura e Urbanismo; Pesquisadora PC3 – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP)

renata_los@hotmail.com

Resumo

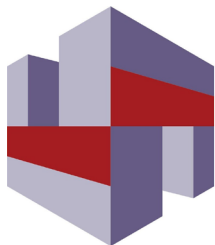
A cidade, tradicionalmente local de troca ao longo dos séculos, torna-se a partir do final do século XX também local de consumo de experiências, em especial por meio do planejamento cultural e de projetos de regeneração ou desenvolvimento urbanos. Questões como sustentabilidade, estilo de vida, dinâmica urbana e identidade local são evidentes por meio dos espaços terciários criados e fomentados nesses projetos. Este artigo procura analisar a importância dos espaços terciários para a consolidação de espaços urbanos e suas áreas coletivas, utilizando como base quatro temas de investigação: i) o papel de masterplans/planos locais; ii) o papel de fluxos; iii) o papel da tipologia e morfologia; iv) consolidação e reflexão do caráter local do bairro. Exemplos em Copenhague, Hamburgo, Londres e Rio de Janeiro demonstram o papel dos espaços terciários como geradores e reflexo da atmosfera do local, também indicando estilos de vida de bairros e seus habitantes.

Palavras-chave: Espaços terciários. Projetos urbanos. Desenho urbano.

Tertiary spaces in international large-scale urban developments: consumption and urban design.

Abstract

The city, a traditional exchange place throughout the centuries, becomes from the end of the 20th century also a place for the consumption of experiences, especially through cultural planning and urban regeneration or development projects. Issues such as sustainability, lifestyle, urban dynamics and local identity are evident in the creation of tertiary spaces and are fomented in these projects. This paper aims to analyze the importance of tertiary space for the consolidation of urban spaces and collective areas, according to four themes of investigation: i) the role of masterplans/local plans; ii) the role of flows; iii) the role of typology and morphology;



VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

iv) consolidation and reflex of a neighborhood local character. Examples in Copenhagen, Hamburg, London and Rio de Janeiro demonstrate the role of tertiary spaces both as generators and a reflection of local atmosphere, also indicating the lifestyles of neighborhoods and their inhabitants.

Keywords: Tertiary spaces. Urban developments. Urban design.

Espacios terciarios en grandes proyectos urbanos internacionales: consumo y diseño urbano.

Resumen

La ciudad, un lugar tradicional de intercambio a lo largo de los siglos, se convierte desde finales del siglo XX también en un lugar para el consumo de experiencias, especialmente a través de la planificación cultural y proyectos urbanos o de regeneración urbana. Cuestiones como la sostenibilidad, el estilo de vida, la dinámica urbana y la identidad local son evidentes en la creación de espacios terciarios y se fomentan en estos proyectos. Este documento tiene como objetivo analizar la importancia del espacio terciario para la consolidación de espacios urbanos y áreas colectivas, de acuerdo con cuatro temas de investigación: i) el papel de los planes maestros / planes locales; ii) el papel de los flujos; iii) el papel de la tipología y la morfología; iv) consolidación y reflexión del carácter local del barrio. Ejemplos en Copenhague, Hamburgo, Londres y Río de Janeiro demuestran el papel de los espacios terciarios como generadores y reflejo de la atmósfera local, lo que también indica los estilos de vida de los barrios y sus habitantes.

Palabras clave: Espacios terciarios. Proyectos urbanos. Diseño urbano.

1 Introdução

A pós-modernidade, a desindustrialização, o planejamento estratégico e cultural dos anos 1970 e 1980, a maior conexão entre mercados globais e o crescimento da economia criativa no século XXI acarretaram transformações na cidade, com reflexos em seu tecido urbano e dinâmicas sociais, promovendo uma maior comercialização de sua imagem e seus espaços, com um entrelaçamento de valores de troca, uso e valores-signo (BAUDRILLARD, 1998, p. 77). Tal entrelaçamento, relacionado à “transformação do capitalismo em uma economia estética”, é evidenciado também por um certo humanismo na arquitetura e no design, que enfatiza a forma de se experienciar as edificações e seu entorno (BÖHME, 2017, p. 5), isto é, o espaço urbano. Nesse sentido, o consumo, intrínseco à cidade como espaço de trocas, torna-se protagonista no século XX, indicando e definindo espacialidades e identidades locais.

Sensível a discursos multidisciplinares, a cidade incorpora questões como sustentabilidade, em especial a partir dos anos 1980, sendo objeto do que se veio a chamar “desenho urbano sustentável”. Necessária à manutenção de recursos naturais para qualidade ambiental e da vida humana, a sustentabilidade assumiu uma série de formatos e escalas que vão desde a preocupação com fontes de energia limpa para indústrias e materiais de menor impacto ambiental para construção civil, até questões como vegetarianismo e veganismo, que se refletem em estilos de vida de partes da sociedade e nos bens que esta consome e locais que frequenta.

Promotores do “desenho urbano sustentável”, como Jan Gehl (2013) e Richard Rogers (1997), defendem a recuperação de áreas urbanas degradadas (*brownfield*) ao invés de desenvolvimento urbano em terras “virgens”; a priorização do pedestre; a criação de ambientes públicos e coletivos de sociabilização com usos mistos e fachadas ativas; a variedade de tipologias e a manutenção de um certo equilíbrio entre construções novas e pré-existentes; a mistura de atividades e grupos sociais (idades, rendas, etc.); a utilização de tecnologias e materiais mais verdes, etc. Vale notar que, apesar de suas raízes datarem dos anos 1960, com textos seminais como “Morte e Vida de Grandes Cidades”, de Jane Jacobs, ou “A Imagem da Cidade”, de Kevin Lynch, o desenho urbano como campo disciplinar e prática sofreu transmutações próprias da constante mudança da sociedade e das cidades, incorporando atualmente algumas particularidades em relação às atividades econômicas - que compõem aspectos tradicionais da disciplina como “diversidade” e “complexidade” (discutidos por Jane Jacobs e Amos Rapoport, por exemplo).

Considerando a classificação de atividades de consumo entre necessárias/obrigatórias ou opcionais/hedônicas (VARGAS, 2016), reforça-se o reflexo do caráter das atividades nas tipologias, inserção urbana, identidade visual, arquitetura e interiores, acessibilidade e impacto local/regional dos estabelecimentos a elas destinados. Em alguns casos, há uma linha tênue entre a função principal de um estabelecimento e suas funções secundárias, em virtude de estratégias de marketing, localização, decoração e/ou produtos ofertados (ex. um supermercado, normalmente ligado às compras obrigatórias, pode tornar-se também ponto de encontro e local de consumo hedônico se seus espaços interiores, localização ou produtos estimularem uma experiência sensorial da compra e permanência). Assim, espaços voltados a um outro consumo poderão ter suas

atmosferas cambiáveis em determinadas horas do dia, com diferentes grupos de usuários frequentando os espaços por motivações distintas em momentos semelhantes ou não.

Nos últimos anos, notou-se um crescimento acelerado de locais de consumo e serviços relacionados ao “bem-estar” e alimentação, no que se pode incluir a propagação do consumo hedônico por meio de *cafés*. Geralmente posicionados próximo a pontos de centralidade e atração de fluxos, os cafés são um exemplo evidente da mescla de diferentes funções - consumo necessário/hedônico -, tendo sua função primária de alimentação paralela à socialização e realização de atividades de trabalho, algo crescente no cenário urbano contemporâneo. A charge a seguir, de 2016, evidencia a mudança do ambiente de trabalho, antes confinada a escritórios e espaços operativos, para ambientes flexíveis, como cafés – uma inversão de valores sobre trabalho/lazer e produtividade/ócio, que possui reflexos na arquitetura e urbanização das cidades.



Figura 1: “O mundo de acordo com Beach” – O ambiente de trabalho em 1966 e 2016

Fonte: Revista Business Life, abril de 2016.

Tal mudança na forma de se relacionar, produzir e consumir é perceptível de forma semelhante em diferentes cidades globais, que, continuando o modelo de *grandes projetos urbanos* do final do século XX, porém enfatizando o discurso e a prática do “desenho urbano sustentável”, têm realizado grandes intervenções urbanas em locais centrais no sentido de recuperar e desenvolver áreas subutilizadas e/ou deterioradas, criando novos bairros, atraentes ao caráter contemporâneo urbano. Nestes, os *masterplans* denotam pontos comuns, como a tipologia arquitetônica, a forma de ruas e quadras, as escolhas estratégicas para atrair ou repelir determinados usos e atividades e a importância dada aos espaços terciários. Apesar de particularidades históricas e contextos socioeconômicos, é possível observar nesses projetos uma rede internacional de marcas, tendências e gostos, com lojas e restaurantes padronizados, empresas multinacionais e estratégias de marketing e consumo semelhantes. Destacam-se ainda incentivos ao uso misto, com fachadas ativas e um desenho urbano que priorize espaços públicos e coletivos, buscando criar uma imagem local em referência a um ideal globalizado de animação urbana, sustentabilidade, atração de investimentos e dinamismo.

Este artigo discute a importância dos espaços terciários para a consolidação de espaços coletivos urbanos (públicos ou semipúblicos) dinâmicos e diversificados em cinco grandes projetos urbanos mundiais: Kings Cross (Londres), Ørestad e Nordhavnen (Copenhague), Hafen City (Hamburgo), e Porto Maravilha (Rio de

Janeiro). Pauta-se em quatro temas de investigação: i) o papel de masterplans e planos locais; ii) o papel de fluxos; iii) o papel da tipologia e morfologia; iv) consolidação e reflexão do caráter local do bairro.

2 Novos Bairros para Cidades Globais

2.1 Kings Cross

A regeneração da área ao entorno da estação Kings Cross e St Pancras, em Londres, incorpora discussões do desenho urbano sustentável em seu plano local. Os documentos enviados à autoridade municipal para aprovação compreendem um *Urban Design Statement*, com diretrizes de desenho urbano que especificam as intenções formais e tipológicas do *masterplan*. Além de parâmetros edilícios como área construída e distribuição de usos, estabelecidos por um documento específico chamado *Development Specification*, o *Urban Design Statement* fornece cenários formais da ocupação possível na área, com estudos sobre localização ideal de comércios, residências e empresas, exaltando a necessidade de flexibilidade, para assegurar viabilidade econômica.

Planejada no início dos anos 2000, em alinhamento aos planos de desenvolvimento do distrito de Camden (ARGENT ST. GEORGE, 2001), e desenvolvida pelo poder privado para a LCR (*London and Continental Railways*) e Exel, proprietárias das terras, a regeneração de Kings Cross visa a transformação de uma área de aproximadamente 27ha, por meio de novos usos mistos com empreendimentos de alto potencial econômico e impacto urbano, tanto residenciais, comerciais, corporativos (estes compõem a maior porcentagem de ocupação da área (EDWARDS, 2009)) – a sede da Google está ali, por exemplo –, quanto institucionais ligados à economia criativa – a Faculdade de Artes e Design Central St. Martin da *University of the Arts London* ocupa os espaços de um armazém totalmente reformado para os novos usos. Como visão norteadora, Kings Cross busca se aproximar do conceito de uma “cidade humana” (ARGENT ST. GEORGE, 2001); para tanto, propõe a criação de espaços públicos intersticiais e de qualidade entremeando os empreendimentos, em que se destacam espaços comerciais que promovem animação urbana. Estrategicamente posicionada em uma área central de Londres, com conexões em nível municipal, metropolitano e internacional (da estação St. Pancras, viaja-se de trem a Paris em três horas), a região desfruta de uma importante quantidade de fluxos, que ajudam a consolidar os novos empreendimentos locais.

Em relação às tipologias existentes, Kings Cross exhibe diferentes edificações e estruturas industriais desabilitadas convertidas, que se mesclam aos novos empreendimentos, com materiais e estética atuais. Destacam-se, nesse sentido: os gasômetros do século XIX, reformados para abrigar um parque emoldurado pelas estruturas de aço e um edifício residencial; os armazéns de tijolinhos cujos espaços internos atualmente comportam estúdios para a universidade de artes, restaurantes, lojas (a galeria Coal Drops Yard é um novo point), e uma filial da tradicional rede de mercados Waitrose, que em Kings Cross recebe um apelo diferenciado e decoração mais atraente, distinguindo-o de seu uso primário como local de compras estritamente necessárias para abranger o tempo do lazer e do convívio, localizado

em frente a um gramado onde trabalhadores dos edifícios vizinhos resolvem sentar em conjunto após comprar suas refeições nos refrigeradores do mercado.



Figura 2 e 3: Edifícios industriais históricos desativados convertidos em novos espaços comerciais relacionam-se a espaços públicos e semipúblicos de permanência e convívio, tanto para o consumo hedônico (em cima, a galeria Coal Drops Yard, que inclui lojas alternativas e de apelo sustentável) ou essencial (embaixo, o mercado Waitrose, em um galpão industrial reformado, desfruta de um amplo gramado e vistas para Kings Cross).

Fonte: LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, junho 2019

Assim como em outros projetos urbanos em Londres (a transformação do Parque Olímpico em East London, por exemplo) e na Europa, de maneira geral, o bloco perimetral tornou-se protagonista como promotor de uma forma urbana congregante, que permite maior mescla de funções em uma menor área, aproximando usuários e atividades comerciais e de serviços diversas, promovendo fricção social. Tal característica relaciona-se à sustentabilidade em bairros do ponto de vista não só econômico, porém também social – ao permitir que diferentes escalas de atividades comerciais sejam estabelecidas, possibilitam também que diferentes grupos de usuários as frequentem (Salgueiro, 2011).

Evidente, no entanto, que o caráter do bairro e suas dinâmicas com o entorno em muito influenciam o nível de heterogeneidade social que se poderia observar. No caso de Kings Cross, tem-se, por um lado, uma região central consolidada, com fluxos permanentes, segmentada pelos resquícios industriais de duas estações de trem e seus traçados de ruptura, à qual os novos empreendimentos agregam um novo sentido de escala urbana e confirmam o caráter da região como local e destino – predominantemente de alto padrão, criativo, antenado; por outro lado, tem-se a

proximidade a áreas antes conhecidas por sua degradação e usos menos “nobres”, que criam um forte contraste entre os novos empreendimentos e algumas ruas adjacentes ao norte do bairro, algo ainda a ser melhor resolvido.



Figura 4 e 5: Contrastes entre o entorno próximo da área de Kings Cross, acima, com comércios locais mais "simples" (kebab, lavanderia) e os comércios voltados a um novo público dentro da área regenerada, abaixo (pizzaria chamada "Happy Face", no térreo de um edifício residencial)

Fonte: LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, junho 2019

2.2 Ørestad e Nordhavnen

Copenhague, considerada uma das cidades mais “verdes” do mundo, é comumente associada a altos índices de qualidade de vida e sustentabilidade. Nas últimas duas décadas, a cidade passou por um intenso processo de transformação de suas frentes de água, antigas zonas portuárias que, com o processo de desindustrialização do final do século XX, deixou um amplo estoque de terras em posição estratégica central ocioso, com elementos de infraestrutura e edificações desocupadas. Uma dessas áreas é a zona portuária norte, chamada “Nordhavnen”, onde foi planejado um novo distrito sustentável de 300ha a ser desenvolvido em quase 50 anos, de acordo com um masterplan escolhido por um concurso arquitetônico realizado em 2008, de autoria dos escritórios Cobe, Sleth, Polyform e Rambøll. O masterplan pautou o detalhamento do primeiro bairro inaugurado na região - *Inner Nordhavn* -, dando origem ao plano local publicado em 2011, que estabelecia aspectos relacionados à ocupação do solo no bairro, incluindo usos, forma urbana e tipologias.

Vizinho ao tradicional bairro Østerbro - predominantemente residencial, porém com alguns estabelecimentos comerciais de alto padrão e caráter “descolado” (os moradores pertencem ao chamado “café latte – segment” [JENSEN, 2009]) -, Nordhavnen refere ao tecido urbano tradicional do entorno, com ocupação perimetral e tipologias baixas, geminadas, de blocos urbanos, tendo sua identidade também influenciada por tal proximidade. Exemplar do desenho urbano sustentável contemporâneo, Nordhavnen é um distrito compacto baseado na alta concentração de usos mistos e fachadas ativas, incentivando a mobilidade verde (áreas pietonais, ciclovias, futuros metrô e redução/restrição do tráfego de automóveis em determinadas áreas) e a qualidade de vida urbana, com espaços agradáveis para convívio, permanência, lazer, proximidade à frente de água, etc.. Assim como em Kings Cross, seus espaços públicos possuem estreita relação a espaços terciários, que se mesclam a empreendimentos residenciais e corporativos nos térreos de edifícios novos e históricos (destaca-se, por exemplo, a conversão de dois silos em um edifício residencial de alto padrão e um edifício multiuso), em estruturas permanentes e temporárias (ex.: feiras de rua, lojas pop-up, food trucks).

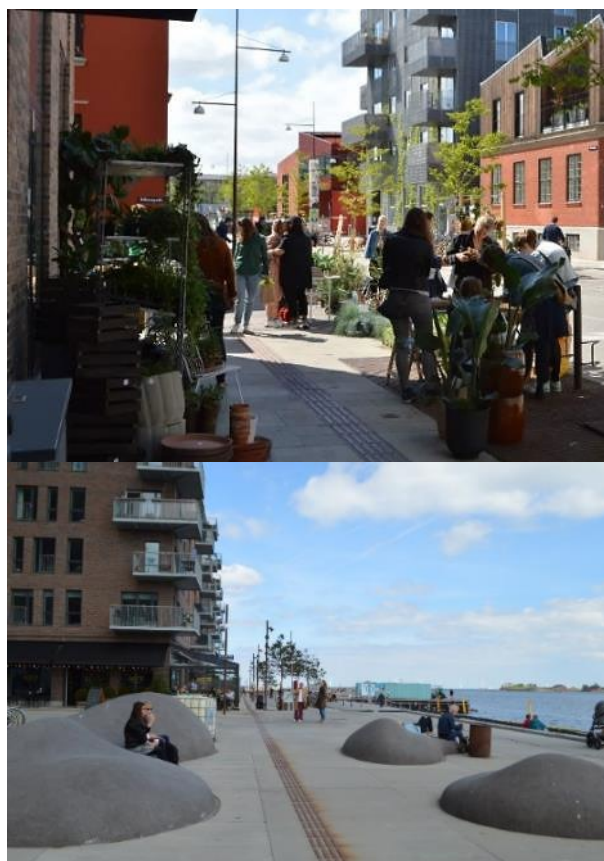


Figura 6 e 7: Espaços públicos em Nordhavnen são suporte para as trocas e o convívio, e possuem estreita relação com a presença de fachadas ativas em edifícios residenciais. Acima, feira de plantas temporária na calçada; abaixo, a promenade à beira d'água, com restaurantes e cafés aproveitando espaços públicos como extensão de sua atmosfera.

Fonte : LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, maio 2019.

Ørestad, distrito de 310ha desenvolvido desde os anos 2000 próximo ao bairro originalmente operário de Amagerbro e da reserva natural Amager Fælled apresenta características diferentes. Desenvolvido a partir da venda de terrenos que

financiariam a obra do metrô em Copenhagen, Ørestad localiza-se estrategicamente em relação ao centro, ao aeroporto de Copenhagen e à ponte do canal Oresund (conectando a Dinamarca à Suécia). Dividido em quatro bairros de caráter distintos, Ørestad dispõe de amplos terrenos e constitui-se num campo fértil para experimentação arquitetônica em obras monumentais e icônicas, tanto residenciais quanto comerciais. Rompendo com o tecido urbano tradicional do entorno, Ørestad carece, entretanto, de escala humana: o bloco urbano é superdimensionado, com edifícios isolados e pouca variedade de estabelecimentos comerciais ou serviços em menor escala que garantam a permanência e o convívio de pessoas – em sua maioria, são locais ligados ao consumo cotidiano obrigatório (pequenos mercados e poucos cafés e restaurantes), e não destinos de consumo hedônico em escala local/citadina, a não ser talvez o shopping center Fields, o maior da Dinamarca, localizado no bairro central Ørestad City. Diferentemente de uma caixa cega cercada por estacionamentos, Fields destaca-se por sua inserção urbana ao nível da rua, em frente à estação de metrô. Com hotéis (o recém inaugurado Cabin Metro, projeto de Daniel Libeskind, com mais de 700 quartos, e o Crowne Plaza, por exemplo), residências e algumas grandes empresas como Rambøll, Ørestad City possui potencial para maior densidade de usos e fluxos ao nível da rua, possibilitado por novos empreendimentos de escalas diferentes, que conferirão uma atmosfera um pouco menos empresarial e mais multifacetada.

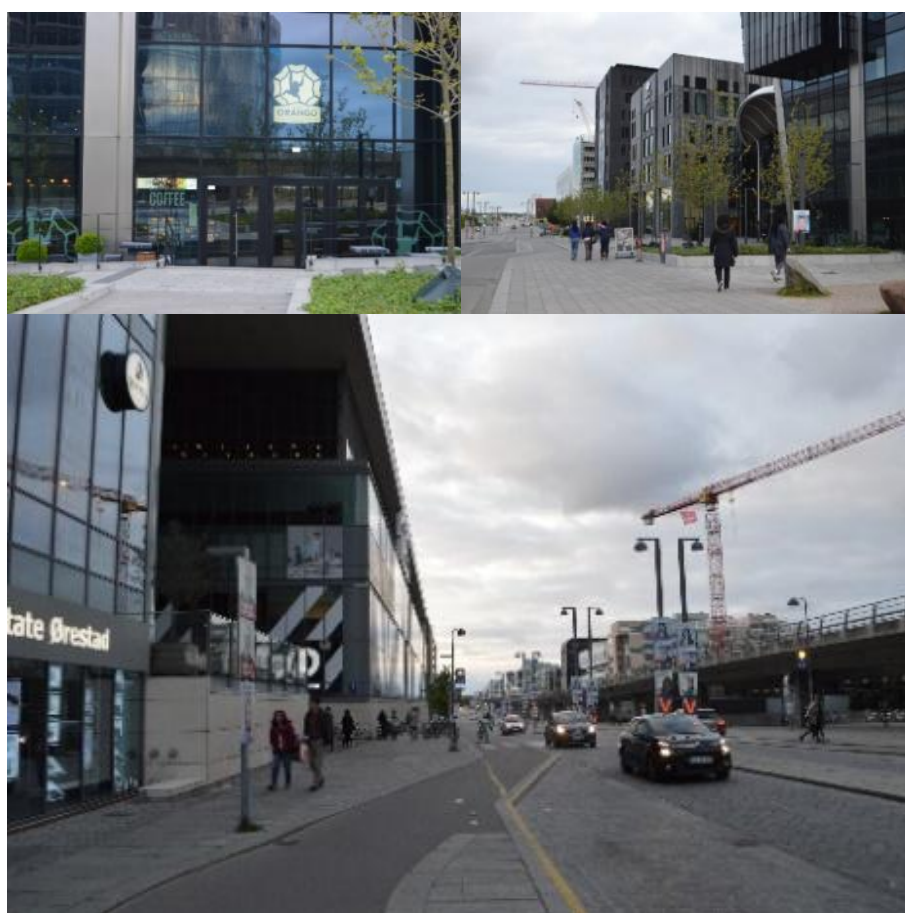


Figura 8 e 9: Acima, à esquerda, um dos poucos cafés de rua (porém fechado em um sábado à tarde) encontrados em Ørestad, no térreo do hotel Crowne Plaza (à direita). Abaixo, entrada do Shopping Fields, em frente à estação de metrô Ørestad City, ao lado da qual estava sendo construído um empreendimento de uso misto.

2.3 Hafen City

O projeto de HafenCity, em Hamburgo, situa-se em uma área portuária desativada, próxima ao centro da cidade, totalizando 157ha, onde a demolição de parte dos armazéns portuários em estado altamente deteriorado permitirá uma nova área total construída de 2.4 milhões de metros quadrados. Em 2000, o senado da cidade de Hamburgo aprovou um masterplan que definiu as bases para a implementação do projeto, de autoria do arquiteto Kees Christiaanse em conjunto ao escritório ASTOC Architects and Planners, vencedor de uma competição internacional de arquitetura lançada pelo Ministério de Desenvolvimento Urbano e a GHS (*Hamburg Port Area Development Corporation*, renomeada em 2004 para *HafenCity Hamburg GmbH*), empresa pública que opera de forma privada, semelhante à *City and Port* de Copenhagen, e é responsável, dentre outras questões, por preparar e aprovar planos locais, que norteiam a inserção urbana e morfologia de novos empreendimentos.

Dentre os princípios de desenho urbano balizando o projeto, destaca-se um tecido urbano que privilegia a escala humana, a grande densidade de usos mistos e variedade de espaços públicos de diferentes escalas para permanência e encontro (BULLIVANT, 2012), fachadas ativas atreladas a calçadas largas, praças e promenades amplas à beira d'água, bem como a integração a áreas centrais pré-existentes, incluindo a histórica *Speicherstadt*, que separava o centro da frente de água do rio Elba (OTHENGRafen, 2016, p.105), marcada por grandes armazéns de tijolos vermelhos antes utilizados pelo porto. Observa-se a incorporação de novos edifícios ao tecido pré-existente, mantendo o gabarito do seu contexto e utilizando materiais em tonalidades semelhantes em locais estratégicos de forma a criar uma continuidade da atmosfera arquitetônica e urbana local. HafenCity possui ainda uma variedade de tipologias urbanas, que configuram dez bairros com diferentes características (HAFENCITY HAMBURG GMBH, 2017). Com novas conexões com o metrô e a necessidade de se pensar seus bairros a leste, o masterplan sofreu uma completa reformulação entre 2008 e 2010, sendo novamente aprovado pelo senado em 2010. Ainda assim, desde então vem sendo refinado por uma série de novas competições e concursos arquitetônicos, urbanísticos e de desenho urbano promovidos pela empresa pública para desenvolvimento por empresas privadas de construção (HAFENCITY HAMBURG GMBH, 2017; ver OTHENGRafen, 2016, p.105-115).

Exemplo do planejamento cultural, o bairro desfruta do edifício icônico da Filarmônica do Elba, projeto bilionário de autoria de Herzog & de Meuron inaugurado em 2017, erigido sobre uma estrutura pré-existente de um armazém portuário. Se, por um lado, o edifício cria um marco na paisagem, com vistas ao canal, por outro, integra-se ao tecido urbano projetado, parte da criação de perspectivas e pontos visuais de interesse, mesclando-se a outros usos.



Figura 10: A Filarmônica do Elba vista a partir de uma rua no bairro Strandkai. Apesar de fechados no momento da foto, vêem-se os estabelecimentos comerciais no térreo de edifícios residenciais e corporativos – o *Green Lovers* foca em pratos leves e saudáveis para o almoço.

Fonte: LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, março 2016

Assim como em Nordhavnen e Kings Cross, HafenCity prioriza a compacidade, caminhabilidade e redes cicláveis, assim como a criação de uma urbanidade dinâmica de identidade local sustentável e vibrante, baseada em funções mistas que incluem, além de residências, um número expressivo de atores de grande envergadura - Unilever e Greenpeace, por exemplo - e uma variedade de restaurantes, cafés (desde pequenos orgânicos a premiados pelo Guia Michelin, como o The Table) e galerias, assim como espaços públicos coletivos e instituições. A HafenCity University ajuda a criar um polo de conhecimento em um dos bairros (BULLIVANT, 2012, p.51), e possui pesquisas interessantes sobre o distrito: estudos etnográficos sobre os espaços públicos de HafenCity feitos por Martin Kohler (*Etnographie öffentlicher orte in der Hafencity*) em 2010 - envolvendo 35 visitas aos locais, em diferentes dias e horários e condições climáticas, para investigar se os usos condiziam com aqueles planejados pelos urbanistas - evidenciaram o papel central dos espaços coletivos públicos do bairro em seu caráter urbano (HAFENCITY HAMBURG, s.d.).

2.4 Porto Maravilha

Bastante discutida em contexto brasileiro, a transformação da área portuária carioca (cerca de 500ha) em polo de lazer e cultura alinhou-se ao planejamento olímpico da cidade, no intuito de garantir à cidade um status global. Promovendo uma ampla reestruturação dos espaços urbanos existentes, como a demolição do elevado da perimetral e a construção de túneis para receber o tráfego de automóveis, a reforma de armazéns à beira do mar, alargamento de calçadas, recuperação de patrimônio histórico, novas edificações empresariais de alto padrão e a total remodelação da Praça Mauá - onde se situam os dois marcos culturais, o

Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã -, a operação urbana, pautada na venda de CEPACs, visa a consolidação da área como destino turístico e renovada centralidade, propondo uma nova urbanidade ao local.

Em artigo anterior, de 2017 (LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, 2018), discuti as transformações físicas e de dinâmicas urbanas ocorridas na região da Rua Sacadura Cabral e Boulevard Olímpico em virtude do planejamento urbano adotado, analisando estabelecimentos comerciais existentes e recentes inaugurações, mostrando que o local passava a incorporar novos estilos de comércio e serviços, como cafés de design mais moderno, como o ASA Açaí, ou reformas de estabelecimentos tradicionais para atender novos públicos e demandas, como a empreendida pelo restaurante Angu do Gomes. A transformação dos espaços terciários nas primeiras áreas entregues da operação urbana confirmava o papel do turismo na região e sua relação com o consumo, constituindo-se uma atividade social e, ao mesmo tempo, uma experiência (TIMOTHY, 2005). Constatou-se, entretanto, que a experiência urbana pretendida durante as Olimpíadas de 2016 e aquela de fato consolidada nos anos após o evento diferia gravemente, havendo ainda grandes espaços ociosos ao longo do Boulevard, por exemplo. As obras pautadas em princípios do desenho urbano sustentável, assim como visto nos outros projetos urbanos discutidos, foram cruciais para a mudança do perfil da área, proporcionando espaços urbanos mais aprazíveis visualmente, reconexão do patrimônio histórico à cidade e ao tecido urbano (o viaduto escondia diversos edifícios, como a Catedral da Candelária), atraindo investimentos geradores de diversificação de usos e funções, com novos fluxos e dinâmicas urbanas – proporcionando, assim, também resiliência a uma área centenária que por anos sofreu com descaso e deterioração de suas estruturas físicas.



Figura 11 e 12: O Asa Açaí, inaugurado em 2016 na R. Sacadura Cabral (abaixo), contrasta com seu vizinho mais antigo, Bar da Dulce (acima), no térreo do edifício que abriga o espaço criativo “Casa Porto”.

Fonte: Autora, 2017

Com um conjunto arquitetônico histórico com vários imóveis tombados e preservados, a Rua Sacadura Cabral é emblemática na região e deve se tornar um “distrito criativo” nos próximos anos, tendo diversas de suas fachadas sido reformadas para receber novos comércios e empresas. Possuindo uma alta mescla funções, tipologias e perfis de atividades comerciais - desde pequenas lanchonetes e restaurantes a hotéis e casas noturnas pré-existentes ao projeto de regeneração -, a rua constitui um polo atrator de fluxos que contribui para a sustentabilidade local e da operação urbana, tanto econômica quanto social. Com um novo impulso econômico na área, espera-se que alguns empreendimentos possam ser construídos para reforçar a coesão entre as partes, ainda segmentadas por grandes estruturas e edificações desocupadas, como o Moinho Fluminense e alguns dos armazéns.

3 Espaços Terciários em tempos de pandemia - breve discussão e conclusões

Um webinar recente (28/05/2020) da empresa australiana Neighbourlytics, que coleta dados digitais de redes sociais para medir o uso de espaços urbanos em cidades e seus bairros, mostrou que durante a pandemia do coronavírus, um dos assuntos mais postados pelas pessoas em suas redes sociais era “food and dining”. O tema já era popular antes da pandemia, quando as pessoas postavam e comentavam sobre restaurantes, cafés e lojas locais de seus bairros e cidades, refletindo a importância desses espaços na dinâmica urbana e vida social. Evidente que, no cenário de distanciamento social e confinamento, o funcionamento desses estabelecimentos como local de convívio foi prejudicado ou interrompido. Entretanto, são parte ainda da cultura local e identidade dos bairros, além de importantes atores na economia local (cabe ressaltar as iniciativas de incentivo ao consumo de produtores e vendedores locais em diferentes cidades, como Paris, Munique, num cenário europeu, e em cidades brasileiras como Belo Horizonte, Campinas e São Paulo, por exemplo). Além disso, projetos arquitetônicos voltados ao cenário pós-pandemia exaltam a importância do funcionamento de espaços terciários na cidade para o convívio e a volta da socialização em ambientes externos, reservadas as distâncias necessárias e medidas preventivas. Alguns questionam, entretanto, o futuro de shopping centers, edificações comumente fechadas e não raro fragmentadas do tecido urbano (no que o mencionado shopping Fields, no entanto, apresenta uma vantagem), uma vez que “o comércio das necessidades diárias e menos relacionado à necessidade de convívio humano será mais impactado pelo on-line” (LIRA, 2020). Neste sentido, espaços terciários ao nível da rua, com a característica de desenho urbano atualmente defendida e praticada em grandes projetos urbanos internacionais como a multiplicidade de usos e tipologias, calçadas convidativas, caminhabilidade, fachadas ativas apresentariam uma vantagem no mundo pós-pandemia, uma vez que as pessoas estariam ávidas por contato social e estímulos visuais e sensoriais da cidade.

Outro ponto importante que a pandemia denunciou relaciona-se à sustentabilidade ambiental: notícias veicularam a diminuição de índices de poluição em diversas cidades (a Forbes, por exemplo, noticiou a redução da poluição ao redor da estação Kings Cross – ver FARMBROUGH, 2020), bem como a vulnerabilidade de combustíveis fósseis (o preço do petróleo ficou negativo pela primeira vez em maio de 2020), o que evidencia a necessidade de mudança da matriz energética mundial. Isso significa transformações iminentes nas cidades e seu planejamento e desenho urbano, impactando também no setor terciário – basta lembrar a importância dos espaços corporativos nos grandes projetos analisados (que permanecem vazios durante a quarentena e apresentam desafios em termos de configurações internas e sistemas de ventilação) e as dinâmicas de fluxos e atração de estabelecimentos comerciais que os mesmos engendram. A longo prazo, deveremos buscar espaços mais flexíveis (permitindo mudanças de usos ao longo dos anos), com arquitetura e design mais sustentáveis, inserção urbana que reduza deslocamentos motorizados, materiais de menor pegada ambiental e, claro, a venda de produtos que possibilitem um consumo mais consciente e de menor impacto sobre recursos não renováveis. O apelo “sustentável” já visto em diversos locais como cafés, lojas pop-up e mercados de rua em alguns dos projetos discutidos (Kings Cross e Nordhavnen, por exemplo) deverá de fato ser convertido

não mais em um modelo de consumo alternativo (e por vezes até caracterizado por produtos mais caros, vistos como “exclusivos”), mas proporcionar sua consolidação como norma, ao invés de exceção.

Enfim, ainda que o mundo reveja seus parâmetros de arquitetura e sociabilização devido à pandemia, bem como seus padrões de consumo desenfreado (a sociedade do consumismo, não mais do consumo, segundo Zygmunt Bauman (2008)), o papel da cidade como espaço de trocas e de convívio se manterá constante, visto o consumo ser parte da natureza do indivíduo e do cotidiano e imaginário urbano de relações interpessoais, manifestando-se em espaços terciários diversos no tecido urbano, para compras hedônicas e obrigatórias. Neste sentido, o desenho urbano desempenha papel importante, uma vez que proporciona a malha física para tais atividades ocorrerem, bem como acompanha os processos de implementação e transformação de lugares ao longo das décadas. Assim, reforça-se o papel dos masterplans e planos locais de planejamento e desenho urbano como ponto de partida para a consolidação de morfologias urbanas coesas e propícias à formação de urbanidades vibrantes e sustentáveis, com tipologias variadas em forte relação à rua, atração e fixação de fluxos distintos, de forma a embasar a sobreposição e sedimentação de estilos de vida e identidades locais, processos mais espontâneos e dependentes das interações sociais proporcionadas no ambiente urbano ao longo dos anos.

4 Agradecimentos

FAPESP, processo 2016/21367-8

5 Referências

ARGENT ST. GEORGE. **Principles for a human city**. A document prepared by Argent St George, the selected developer for King's Cross Central, and the landowners, London and Continental Railways and Exel. July 2001. Edition 3. Disponível em: https://www.kingscross.co.uk/media/Principles_for_a_Human_City.pdf

BAUDRILLARD, J. **The Consumer Society: myths and structures**. London: SAGE, 1998

BAUMAN, Z. **Vida para Consumo**. A transformação das pessoas em mercadoria. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008

BÖHME, G. **The Aesthetics of Atmospheres**. Routledge, 2017.

BULLIVANT, L. HafenCity, Hamburg, Germany. In: **Masterplanning Futures**. Routledge, 2012.

EDWARDS, M. 'King's Cross: renaissance for whom?', in (ed Punter, John) **Urban Design, Urban Renaissance and British Cities**. London: Routledge, chapter 11

FARMBROUGH, H. Why The Coronavirus Pandemic Is Creating A Surge In Renewable Energy. **Forbes**. 5 maio 2020. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/heatherfarmbrough/2020/05/05/why-the-coronavirus-pandemic-is-creating-a-surge-in-renewable-energy/#68ce129c534b>

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

JENSEN, J. O. Sustainability Profile for Urban Districts in Copenhagen. **Sustainable Cities and Regions: Enabling Vision or Empty Talk?**. Örebro, Örebro University, 2009.

KING'S Cross Central: Urban Design Statement. Prepared for Argent St. George, London and Continental Railways and Exel. 2004

HAFENCITY HAMBURG GMBH. **Themes Quarters Projects**. Langebartels & Jürgens, Hamburg. 27th edition, Hamburg, March 2017. Disponível em: https://www.hafencity.com/upload/files/files/HafenCityProjekte_March_2017_englis h.pdf

HAFENCITY HAMBURG. **Forschungsauftrag: Freiraum**. Disponível em: <https://www.hafencity.com/de/konzepte/forschungsauftrag-freiraum.html>

LATUF DE OLIVEIRA SANCHEZ, R. Porto Maravilha: Urban dynamics of a changing tertiary sector after Rio 2016. **Journal of Human Sport and Exercise**, 13(1proc), p. 26-45, 2018..

LIRA, P. Como retornar à vida em comunidade no mundo pós-pandemia? In: **ArchDaily Brasil**. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/938922/como-retornar-a-vida-em-comunidade-no-mundo-pos-pandemia>

OTHENGRAFEN, F. **Uncovering the Unconscious Dimensions of Planning: Using Culture as a Tool to analyse spatial planning practices**. New York: Routledge, 2016.

ROGERS, R. **Cities for a Small Planet**. London: Faber and Faber, 1997.

SALGUEIRO, T. B. The resilience of Urban Retail Areas. In: Salgueiro, T. B. & Cachinho, H. **Retail Planning for the resilient City**. Consumption and urban regeneration. Lisboa: CEG, 2011.

TIMOTHY, D. **Shopping Tourism, Retailing and Leisure**. Aspects of tourism. 23. Clevedon, Buffalo, Toronto: Channel View Publications, 2005.

VARGAS, H. C. As motivações do consumidor definindo o tempo e o espaço das atividades de comércio e serviços. **V Colóquio Internacional sobre o Comércio e Cidade: uma Relação de Origem**. São Paulo: 2016.