

## ARQUITETURA DE GRIFE – UM DEBATE SOBRE PROJETOS CONTEMPORÂNEOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

CARVALHO, Ramon; Doutorando em Arquitetura; Universidade Federal do Rio de Janeiro;  
Professor do Centro Universitário Augusto Motta – Rio de Janeiro; Brasil;  
ramoncarvalho@gmail.com

AMARAL, Luís Cesar Peruci do; Doutorando; Programa de Pós-Graduação em Planejamento  
Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro; Professor do Centro  
Universitário Augusto Motta – Rio de Janeiro; Brasil; peruci\_arqurb@yahoo.com.br

### RESUMO

Este trabalho enfoca a arquitetura produzida por arquitetos reconhecidos internacionalmente e sua inserção na cidade do Rio de Janeiro. Não tem a intenção, contudo, de analisar os projetos e obras tomadas como exemplo, e nem de discutir/questionar as decisões políticas inerentes à escolha dos projetos e dos arquitetos autores dessas obras. Com o objetivo de contextualizar a discussão, situa-se o Rio de Janeiro no debate da problemática urbana e enfatizam-se as intervenções urbanas já consolidadas, em andamento ou ainda por implementar. Para exemplificar a questão foco do trabalho, tomam-se como referências a Cidade da Música, na Barra da Tijuca (em fase final de construção), e o Museu do Amanhã, na Zona Portuária (na etapa inicial da construção). Por meio desses exemplos pretende-se discutir os sentidos da presença de projetos emblemáticos recentes na cidade do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: arquitetura de grife; arquitetos estrangeiros; Rio de Janeiro.

## ABSTRACT

This work focuses on the architecture produced by internationally renowned architects - the "brand architecture" - and its place in Rio de Janeiro. Does not intend, however, to review projects and works taken as an example and not discuss / question the policy decisions inherent in the choice of designs and architects authors of these works. With the aim to contextualize the discussion, is located the Rio de Janeiro in the discussion of urban problems and stress to the already established urban interventions, in progress or yet to be implemented. To exemplify the issue focus of the work is taken as reference the Music City, in Barra da Tijuca (in final stage of construction), and the Museum of Tomorrow in the harbor area (in the initial stage construction). Through these examples we intend to discuss the meanings of the symbolic presence of recent projects in the city of Rio de Janeiro.

Keywords: "brand architecture"; foreign architects; Rio de Janeiro.

## RESUMEN

Este trabajo se centra en la arquitectura producida por arquitectos reconocidos internacionalmente y su lugar en la ciudad de Río de Janeiro. No tiene la intención, sin embargo, para analizar los proyectos y obras, tomadas como ejemplo y no para discutir / cuestionar las decisiones de política inherente a la elección de los diseños de los arquitectos autores de estas obras. Con el fin de contextualizar la discusión, se encuentra en Río de Janeiro en la discusión de los problemas urbanos y el estrés de las intervenciones urbanas ya establecidas, en curso o aún en práctica. Para ejemplificar el enfoque tema de este trabajo toma como referencia la Cidade da Música, en Barra da Tijuca (en la etapa final de construcción), y el Museo do Amanhã, en la zona del puerto (en la etapa inicial de construcción). A través de estos ejemplos tenemos la intención de discutir el significado de la presencia de los principales proyectos recientes en la ciudad de Rio de Janeiro.

Palabras clave: arquitectura de marca; los arquitectos extranjeros; Río de Janeiro.

## ARQUITETURA DE GRIFE - UM DEBATE SOBRE PROJETOS CONTEMPORÂNEOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

### INTRODUÇÃO

A influência estrangeira no processo de formação/configuração das cidades brasileiras e nas intervenções urbanas nelas implementadas sempre foi grande. A reprodução do modelo europeu/português no Brasil colônia; o projeto para Belo Horizonte no fim do século XIX, inspirado no Plano de Haussmann para Paris (1851-1870); e o Plano Piloto de Brasília, influenciado pelo pensamento de Le Corbusier são exemplos que, de forma breve, rememoram as referências externas no modo de pensar as cidades brasileiras.

Na cidade do Rio de Janeiro (tratado aqui em diante apenas como Rio) não foi diferente: a evolução urbana da cidade demonstra que com o advento da República a cidade começa a passar por grandes reformas urbanas<sup>1</sup>. As transformações realizadas por Pereira Passos no início do século XX, por meio das quais são criadas e/ou alargadas diversas ruas e avenidas, a inauguração da Avenida Presidente Vargas em 1944 e a abertura da Avenida Brasil em 1946 são importantes obras cuja ênfase é a circulação viária. A partir de meados do século XX, a construção de diversos túneis e viadutos estabeleceu uma nova lógica espacial para a cidade, facilitando as ligações entre áreas urbanas submetidas a distintas lógicas de desenvolvimento.

A política de remoção de favelas implementada por Carlos Lacerda na década de 1960, os estudos realizados pelos Planos Doxiadis e Pub-Rio (desenvolvidos por profissionais

---

<sup>1</sup> A respeito da evolução urbana do Rio de Janeiro ver Abreu (2008).

estrangeiros), a implantação do metrô no fim da década de 1970 e a criação do Corredor Cultural e dos Planos de Estruturação Urbana na década de 1980 também são importantes ações que contemplam a questão urbana. Contudo, somente em 1992, com a aprovação do Plano Diretor, é que intervenções urbanísticas voltam a ser propostas e efetivamente implementadas. Os Programas Rio Cidade e Favela-Bairro, criados na década de 1990, a abertura de vias importantes — Linha Vermelha (1992) e Linha Amarela (1997) — e a implantação de projetos emblemáticos — Cidade do Samba, Cidade da Criança e Cidade da Música — são as mais recentes intervenções realizadas no Rio<sup>2</sup>.

Com a aproximação de dois grandes eventos mundiais — a Copa do Mundo de Futebol em 2014 e as Olimpíadas em 2016 —, a cidade passa a ser valorizada no circuito turístico internacional. Em razão da demanda de público projetada e em consonância com o que foi realizado em outras cidades que receberam eventos desse porte, o Rio busca implementar projetos de modernização que realcem a imagem da cidade.

Nessa direção, a inserção de grandes equipamentos urbanos que se configuram como “ícones”<sup>3</sup> segue a tendência de acirramento do potencial competitivo da capital fluminense no contexto mundial, em que a arquitetura se consolida como marco na produção da paisagem acionando seu papel de protagonista. Assim, influenciado pela referência positiva observada pela inserção de edifícios emblemáticos em diferentes cidades, o Rio de Janeiro busca colocar-se como receptáculo de obras projetadas por arquitetos de renome internacional, que atualmente são considerados “*starchitects*”, ou “estrelas da arquitetura”. Contudo, a discussão sobre o real significado da atuação desses profissionais no espaço carioca deve ser situada no debate acerca das intervenções urbanas de grande monta no cenário internacional.

Como exemplo da atuação dessas “estrelas da arquitetura” na cidade do Rio de Janeiro, destacam-se duas obras recentes cujos projetos foram desenvolvidos por arquitetos

---

<sup>2</sup> Não obstante o período de implementação dos projetos viários citados, observa-se que sua proposição corresponde ao Plano Policromático, contido no Plano Doxiadis para o Rio de Janeiro, 1960 (a respeito do Plano Doxiadis, ver REZENDE, 1982). Cabe ressaltar, ainda, que essa defasagem inerente ao processo de planejamento e implementação das propostas denota o retardo do planejamento brasileiro.

<sup>3</sup> Entendido como “construção de impacto, seja por sua localização estratégica, visibilidade, escala, forma, aparência, monumentalidade ou uso. Ícone é aquela construção que, desde a sua concepção, vem causar alguma expectativa em relação à sua implantação” (HAZAN, 2003).

estrangeiros reconhecidos internacionalmente — a Cidade da Música e o Museu do Amanhã. Nesse contexto, busca-se discutir o real impacto dessas obras na cidade e os reflexos no pensamento sobre a produção arquitetônica carioca/brasileira.

### 1. INTERVENÇÕES URBANAS NO FIM DO SÉCULO XX: O DEBATE INTERNACIONAL

Após o fracasso da cidade funcionalista moderna, onde as premissas de um desenvolvimento ordenado, os planos em larga escala e uma arquitetura padronizada eram preponderantes, surgem, na década de 1950, críticas a esse modelo e aparecem novas propostas bastante heterogêneas e que preconizavam a valorização da cidade existente. A cidade passa a ser vista como um artefato: "um produto de determinada cultura arquitetônica, uma construção histórica e essencialmente artística" (BRONSTEIN, 2002, p. 4). Ampliando o significado do termo, "o conceito de artefato é tomado no sentido de enfatizar seu caráter híbrido de arte/cultura e fato/natureza" (PEDRO; NOBRE, 2001-2002, p. 43-56). O discurso urbano passa a incorporar os componentes históricos e culturais, a memória e o contexto existente na cidade, o que pode ser denominado de urbanismo contextualista (BRONSTEIN, 2002, p. 3).

Nesse sentido, Bronstein (2002, p. 5) propõe que essa nova forma de tratar a cidade possui quatro pontos principais a serem considerados: a mudança de escala, a preocupação com a relação entre a cidade existente e o objeto arquitetônico, o surgimento da questão figurativa e a valorização do espaço público. Como exemplos reais de aplicação dessas questões têm-se a Exposição Internacional de Berlim (IBA), a Vila Olímpica de Barcelona e as intervenções na Potsdamer Platz e na Friedrichstrasse em Berlim. Observa-se, contudo, que a importação desses modelos intervencionistas e a aplicação literal em outras realidades fizeram que o resultado obtido passasse a depor contra a pregada contextualização e se tornassem, na verdade, descontextualizados, visto que, agora, somente a disciplina arquitetônica não dá conta de abarcar toda a complexidade da cidade contemporânea<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> A respeito dessas intervenções, ver Bronstein (2002, 2004).

No Brasil, um exemplo dessa importação foi o Projeto Rio Cidade, programa que realizou intervenções em diversos bairros do Rio, que foram coordenadas por diferentes arquitetos selecionados mediante concurso. Esse Programa teve como objetivo a recuperação do espaço público por meio de reestruturações e revitalizações que resgatassem e revigorassem a memória e a história de cada região selecionada, além de contemplar a remodelação/atualização das redes de infraestrutura e de serviços. Distingue-se dos grandes planos e/ou projetos de reforma urbana realizados na cidade anteriormente por ser um Programa que prevê intervenções pontuais em áreas predeterminadas de cada bairro, em geral em seu eixo viário e comercial mais importante. Embora tenha proporcionado diversas melhorias no que diz respeito à qualidade estética e da prestação de serviços, as críticas ao Rio Cidade recaem especialmente sobre a forma com que alguns elementos foram importados e incorporados aos projetos. Ao contrário do que propunham as ideias do urbanismo contextualista — o resgate da história e da memória de um lugar — a utilização de objetos e equipamentos urbanos inspirados nas experiências estrangeiras fez que houvesse, na verdade, uma apropriação descontextualizada na concepção desses projetos (OLIVEIRA, 2008).

O Rio Cidade, embora tenha sido lançado em 1993, faz parte de um conjunto de ações que culminaram na elaboração do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, nos anos seguintes — 1994-1995 (PREFEITURA DO RIO, 2004). Esse plano teve como objetivo enquadrar o Rio em uma nova forma de tratar a cidade e de atrair investimentos, em que existe uma preocupação com a venda da imagem do município e com a necessidade de inseri-lo em um roteiro internacional de metrópoles consideradas globais. O Rio passa a expressar, assim, a tendência de uma “cidade do pensamento único”, “cidade-empendimento” ou “cidade-mercadoria” (ARANTES et al., 2000).

No final da década de 1990, já começa a tomar corpo uma crítica ao urbanismo contextualista. Nos projetos para a Barcelona Olímpica e para Berlim, citados anteriormente, a pulverização dos projetos entre arquitetos estrangeiros e o arrasamento de parte da cidade para a construção de grandes equipamentos são os fundamentos da crítica acerca da proposta do urbanismo contextualista exatamente por conta da desconsideração de um dos seus pressupostos básicos: a história (BRONSTEIN, 2004).

Ignasi de Solá-Morales (apud BRONSTEIN, 2004, p.16) sugere que

*Solo una igual atención tanto a los valores de la innovación como a los valores de la memoria y de la ausencia será capaz de mantener viva la confianza en una vida urbana compleja e plural. El papel del arte, há escrito Deleuze, también del arte de la arquitectura "no es el de producir objetos para sí mismos, autorreferentes, sino el de constituirse en fuerza reveladora de la multiplicidad y la contingencia".*

Solá-Morales defende que a problemática urbana pode ser dividida em categorias<sup>5</sup>, sem ter a ambição, no entanto, de esgotar a discussão das relações entre a arquitetura e a cidade contemporânea. A intenção seria entender, problematizar e julgar a complexa rede de interações em cujo interior a arquitetura deverá ser capaz de reconhecer seu próprio lugar, seus próprios instrumentos e sua própria capacidade de intervenção nas tramas de uma grande cidade em qualquer parte do mundo.

Na cidade, agora tratada sob a óptica da indeterminação, vale a lógica de um modelo que é construído sobre a sua operatividade, "um pensamento de projeto que abandona qualquer relação genealógica ou histórica, estrutural, orgânica, ou formal. Descartadas as ideologias que por décadas povoaram o pensamento urbano, a situação atual reclama a ação e experimentação" (BRONSTEIN, 2006, p. 111-121).

Rafael Moneo (1996) argumenta que a década de 1990 foi dominada pela fragmentação, entendida como uma metáfora que ajuda a descrever a realidade que nos rodeia. Uma arquitetura fragmentada representa, portanto, o mundo contemporâneo, heterogêneo e sem unidade. Essa fragmentação representa um mundo sem forma, caracterizado pela fluidez, pelas constantes trocas, onde a ação é mais importante que qualquer outra coisa. Moneo (1996, p. 17-24) defende que a arquitetura não é um modo de comunicação, mas que "pretende estar viva, ignorando qualquer referência a conceitos habituais, tais como linguagem, estilo ou maneira de fazer".

O cenário no fim da década de 1990 propiciava, assim, experimentações e propostas que almejavam conciliar o que se pretendia para a cidade e a necessidade de se consolidar novos procedimentos de projeto que devolvesse à arquitetura o seu papel de parte integrante do pensamento urbano.

---

<sup>5</sup> A respeito dessas categorias, ver Sóla-Morales (1996).

## 2. MUSEUS CONTEMPORÂNEOS: CONTENEDORES CULTURAIS E PROMOTORES DO MARKETING URBANO

O surgimento de novas formas de se pensar e intervir na cidade contemporânea e a necessidade de se promover o denominado *marketing urbano* fizeram da arquitetura um importante instrumento para a promoção das cidades. Obras monumentais começaram a ter lugar no tecido urbano e os arquitetos que as projetaram passaram a ser valorizados como corresponsáveis pelo sucesso gerado pelo objeto arquitetônico.

Um dos edifícios mais representativos desse modelo de promoção da cidade por meio da arquitetura é o Museu Guggenheim Bilbao (1997), projetado por Frank Gehry, em Bilbao, Espanha (Figura 1). A intenção dos governantes municipais era promover a recuperação de uma região da cidade que vinha em constante decadência, muito em decorrência da baixa da navegação e da conseqüente degradação da cidade. Em terreno situado à beira do Rio Nervión e entranhado em uma malha urbana confusa herdada do passado, Gehry tinha o desafio de projetar algo diferente daquilo que os dirigentes locais consideravam como sendo o “comum”: uma caixa-museu, em vidro e aço, pois tinham em mente que esse tipo de construção não traria o retorno pretendido (SENNET, 2009).



Figura 1: Museu Guggenheim Bilbao. Fonte: <<http://www.guggenheim.org/bilbao>>

Já havendo trabalhado em edifícios com revestimentos metálicos que proporcionavam uma nova configuração formal e caracterizavam suas obras como não convencionais, Frank Gehry foi escolhido com o objetivo de projetar um museu em que a arquitetura funcionasse, também, como atrativo. Com a intenção de dar ao metal uma forma macia, que quebrasse a luz incidente sobre o edifício e suavizasse a massa, Gehry encontrou nas folhas de titânio um material que substituísse a liga de cobre e chumbo (proibida na Espanha) e o aço inoxidável, que não refletia e não gerava o jogo de luzes que gostaria de proporcionar. A busca por esse material demandou, contudo, uma pesquisa que envolveu

não somente o arquiteto, mas toda uma equipe composta pelo fabricante, seus técnicos e profissionais envolvidos na construção, que desenvolveram novos maquinários e composições de materiais para adequá-los às necessidades do projeto (SENNET, 2009).

É inegável que a obra do Museu Guggenheim Bilbao elevou o arquiteto ao estrelato e revitalizou a cidade vasca. O nome de Frank Gehry é, desde então, imediatamente associado ao Museu Guggenheim Bilbao, que passou a ser a obra mais significativa e reconhecida do arquiteto. Entende-se que o museu deflagrou o chamado “efeito Bilbao” e despertou o interesse e a cobiça de outras cidades pelo mundo, que passaram a almejar a semelhante consagração e a oportunidade de sediar uma “arquitetura de grife”.

### 3. AS ESTRELAS DA ARQUITETURA NO RIO DE JANEIRO

Entre os arquitetos brasileiros, talvez somente um profissional possa usufruir de seu nome como uma grife de arquitetura: Oscar Niemeyer. Embora suas obras não gozem de unanimidade — especialmente entre os arquitetos —, é inegável que a implantação de um projeto com a grife *Niemeyer* pode gerar grande impacto no que diz respeito à promoção de uma cidade. A marca *Niemeyer* é tão valorizada a ponto de diversas obras de sua autoria se tornarem símbolos de determinadas cidades, como é o caso do Museu de Arte Contemporânea de Niterói (1994, Figura 2) e do Museu Oscar Niemeyer em Curitiba (2002).



Figura 2: Logomarca da Prefeitura de Niterói. Fonte: <<http://www.niteroi.rj.gov.br>>.

A iniciativa de promover as cidades brasileiras por meio de grandes projetos de arquitetura mostrou-se possível, também, por meio do convite a arquitetos estrangeiros, reconhecidos internacionalmente e estimulados pela consagração do Guggenheim Bilbao. Na cidade do Rio de Janeiro, o então prefeito César Maia convida, no início da década de 2000, o

arquiteto francês Jean Nouvel para projetar uma filial do Guggenheim na cidade<sup>6</sup>, tendo em vista o projeto de revitalização da Zona Portuária da Cidade, denominado Projeto Porto do Rio (PREFEITURA DO RIO, 2002). O então abandonado Píer Mauá foi o local escolhido para abrigar uma obra com a assinatura de um arquiteto de renome internacional<sup>7</sup> (Figura 3).



Figura 3: Guggenheim Rio. Fonte: <<http://www.hintmag.com>>.

Alheio às discussões a respeito da sua legitimidade como obra pública e da sua pertinência como projeto de arquitetura, o projeto do Guggenheim Rio de Jean Nouvel foi elaborado para, segundo o próprio arquiteto, “fazer sentido a partir da história”, “melhorar a situação existente” e “desenvolver uma identidade que é a do Rio” (LEONÍDIO, 2003, p. 170). Sem entrar a fundo nas questões projetuais, é importante salientar que a principal crítica ao projeto de Nouvel foi o fato de que o arquiteto tenha optado por uma descontinuidade espacial entre os espaços internos do museu e o território da cidade. Assim, ao tentar representar a cidade no interior do edifício, o arquiteto passa a negar as suas próprias palavras.

Com a decisão da Justiça de suspender o contrato entre a prefeitura do Rio e o escritório de arquitetura de Jean Nouvel para a construção do Museu Guggenheim Rio (JORNAL DO BRASIL, 2003), permanece o vazio do Píer Mauá e fracassa a primeira tentativa de se inserir uma grande obra, uma arquitetura de grife na cidade do Rio de Janeiro.

---

<sup>6</sup> Vale ressaltar que a indicação do arquiteto partiu da instituição da Fundação Solomon Guggenheim, detentora da marca Guggenheim.

<sup>7</sup> Frank Gehry alega que a escolha do Píer Mauá foi sua quando visitou o Rio acompanhado do diretor da Fundação Solomon R. Guggenheim, em 2001 (EICHENBERG, 2010).

#### 4. CIDADE DA MÚSICA, DE CHRISTIAN DE PORTZAMPARC

Implantada no entroncamento de dois dos principais eixos viários da Barra da Tijuca — Av. das Américas e Av. Ayrton Senna —, a Cidade da Música, do arquiteto francês Christian de Portzamparc, tem gerado polêmica desde o lançamento do projeto. As críticas recaem especialmente sobre aspectos como a localização e o montante de recursos públicos investidos. Vista sob o olhar dos arquitetos, a discussão engloba, ainda, a validade da contratação de um profissional estrangeiro do *star system* para o desenvolvimento do projeto.

A escolha de Portzamparc não foi por acaso. O arquiteto fora responsável pelo projeto da Cité de la Musique, em Paris (1990), e vencedor do reconhecido Prêmio Pritzker, considerado o “Oscar da arquitetura”. Definido o arquiteto, a escolha do local para a implantação do projeto foi realizada pelo alcaide municipal e pelo próprio arquiteto após sobrevoo na área urbana da cidade. Segundo o Plano Piloto da Barra da Tijuca, elaborado em 1969 por Lúcio Costa a convite do então Estado da Guanabara (COSTA, 1969), o terreno escolhido para receber a Cidade da Música não abrigaria edificação alguma. Antes pertencente ao chinês Tjong Hiong Oei e depois doado ao poder público para abrigar o Parque das Palmeiras (GONÇALVES, 2005), o local permaneceu como parque até a escolha para sediar o projeto em questão.

Embora durante o voo o arquiteto tenha achado o terreno intimidador, simétrico, central e acadêmico, o que talvez tornasse impossível a construção da Cidade da Música, durante a visita ao sítio a visualização da paisagem ao redor foi determinante para a definição de que o edifício ficasse acima do nível da rua. A intenção era valorizar a vista das montanhas, das lagoas e a amplitude da Barra da Tijuca. Elevando a primeira laje a dez metros de altura, Portzamparc batizou o pátio formado no meio da construção de “grande varanda” (FLORESTA, 2010).

Depois de concluída boa parte da obra, tem-se a nítida sensação de que a monumental edificação em concreto tem grande influência da arquitetura moderna brasileira, da qual o arquiteto é admirador assumido — especialmente dos arquitetos Oscar Niemeyer e Affonso Eduardo Reidy (FLORESTA, 2010). A herança moderna pode ser constatada na presença de diversos elementos marcantes no projeto da Cidade da Música, entre os quais se destacam

o uso extensivo e exuberante do concreto, a influência do pilotis utilizado pelos brasileiros, o jogo de luz e sombras, a valorização da forma compositiva e a crença na conjugação da beleza e da técnica (Figura 4) (LEONÍDIO, 2009)



Figura 4: Cidade da Música. Fonte: <<http://architetour.wordpress.com/2009/10/16>>.

É, portanto, o modo de interpretar os preceitos da arquitetura moderna brasileira e a maneira pela qual são reinterpretados e transpostos para o projeto que caracterizam a obra de Portzamparc na Barra da Tijuca.

[...] não é apenas a proximidade mas também a distância o que aproxima Christian de Portzamparc de Niemeyer, Reidy, Costa. Por maior que seja sua admiração por nossos pais fundadores modernos, aos olhos de Portzamparc eles pertencem a outro tempo. Mais do que a distância temporal, é a percepção de uma crise e do esgotamento (por parcial que seja) de um credo o que permite a aproximação do arquiteto francês de hoje de seus heróis modernos. O projeto da Cidade da Música do Rio de Janeiro exprime essa distância: a arquitetura moderna brasileira está em seu horizonte, mas a consciência (no caso de Portzamparc, a vivência pessoal) da crise do moderno impede qualquer veleidade, qualquer fantasia de continuidade fluida e não-problemática entre o passado e o presente (LEONÍDIO, 2009, p. 2).

A construção da Cidade da Música, embora polêmica, possibilita a discussão em torno da presença dos arquitetos estrangeiros no Rio de Janeiro. Inaugura também uma série de obras emblemáticas que começam a surgir na cidade, propostas ainda sob a influência do sucesso de Bilbao, e que, de um modo ou de outro, representam mudanças significativas na maneira de se pensar a cidade e de se trabalhar o sítio em que foram implantadas.

## 5. MUSEU DO AMANHÃ, DE SANTIAGO CALATRAVA

Após a paralisação do Projeto Porto do Rio e do impedimento legal de construção do Museu Guggenheim Rio, a administração que tomou posse no ano de 2009, sob o comando do prefeito Eduardo Paes, apresentou nova proposta para a revitalização de Zona Portuária: o Projeto Porto Maravilha. Esse projeto toma como base as propostas apresentadas pelo plano do início da década e estabelece outros elementos importantes, tais como a definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo e a criação dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepac) (cf. <<http://www.portomaravilha.com.br>>, 2010).

Inicialmente, o Projeto Porto Maravilha previa um grande parque na área do Píer Mauá, que se integraria à Praça Mauá com o fechamento da via de tráfego de veículos. No entanto, com a revisão do projeto realizada em virtude da eleição do Rio como sede da Terceira Cúpula da Terra (Rio+20) e dos Jogos Olímpicos de 2016, troca-se também o uso do Píer, que passa a ser o local destinado à construção do Museu do Amanhã (ERNESTO; BASTOS, 2010). Assim como no projeto anterior, em que o Museu Guggenheim Rio fazia o papel de âncora cultural, o Projeto Porto Maravilha também passa a ter um projeto emblemático que tem como objetivo alavancar os investimentos na área e tornar-se uma atração turística.

Para a elaboração do projeto do Museu do Amanhã, a prefeitura do Rio convidou o arquiteto espanhol Santiago Calatrava, reconhecido mundialmente por diversas obras realizadas em diferentes países e também integrante do *star system* da arquitetura. A associação do projeto ao nome de Calatrava fica evidente nas diversas matérias veiculadas na mídia, em que o nome do museu vem sempre seguido do nome do arquiteto<sup>8</sup>, o que demonstra a importância dessa assinatura em um empreendimento considerado essencial para alavancar o Projeto Porto Maravilha.

A escolha do arquiteto espanhol também foi polêmica e legitimou-se pela sua expressiva produção. Calatrava é autor de diversas obras com caráter emblemático e de significativa importância para as cidades onde foram inseridas, conforme pode ser verificado em um

---

8 Essa associação pode ser comprovada nas matérias citadas a partir daqui, neste trabalho.

passeio pela sua biografia (cf. <<http://www.calatrava.com>>, 2010). Goza ainda de grande prestígio tanto da imprensa quanto dos profissionais da área, que o associam aos seus grandes projetos.

A Zona Portuária vai ganhar, como uma de suas âncoras no processo de revitalização planejado pela prefeitura, um projeto do arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Conhecido em todo o mundo pelos projetos arquitetônicos que se destacam pela leveza e pelo arrojo de estruturas lembrando animais, Calatrava foi convidado pelo prefeito Eduardo Paes para projetar o futuro Museu do Amanhã, que será erguido em parceria com a Fundação Roberto Marinho no Píer Mauá (ERNESTO; BASTOS, 2010).

Frequentemente inspirado por formas orgânicas como esqueletos, seus trabalhos elevaram o desenho de certas obras de engenharia para novos patamares. Calatrava gosta de evidenciar o movimento das forças que animam as construções. Introduz soluções móveis e configurações dinâmicas, freqüentemente assimétricas. [...] Também gosta de dotar suas realizações de conotações organicistas e surrealistas. Inspira-se primordialmente nos seres da natureza (antropomórficos, harmonias e equilíbrios dos esqueletos ou das formas naturais, articulações-rótulas, tendões-cabos); [...] Em sua curta trajetória, já tem obras suficientemente importantes para ser reconhecido (<[http://pt.wikipedia.org/wiki/Santiago\\_calatrava](http://pt.wikipedia.org/wiki/Santiago_calatrava)>, 2010).

Ele é um dos grandes arquitetos da atualidade. Muitas de suas obras seguem a tendência de arquitetura a serviço da revitalização porque se transformam em marcos. Seus projetos têm formas e se destacam na paisagem. (IVAN, A, apud ERNESTO; BASTOS, 2010).

Na concepção do arquiteto, a palavra-chave do projeto é sustentabilidade. Dedicado à ciência e tecnologia, o projeto do museu tem a intenção de "levar o público a uma experiência transformadora, explorando a diversidade. (IVAN, A, apud ERNESTO; BASTOS, 2010).

Os aparatos tecnológicos utilizados permitem que os recursos energéticos sejam poupados e que ações como a utilização da energia solar e da água da Baía de Guanabara sejam possíveis (Figura 5).



Figura 5: Museu do Amanhã. Fonte: <<http://www.portomaravilhario.com.br>>.

Uma análise mais aprofundada do projeto requer, contudo, um estudo mais detalhado sobre os elementos que o compõem, o que não é a intenção deste trabalho. Iniciada no dia 1º de dezembro de 2010, a construção do museu será, assim como a Cidade da Música de Christian de Portzamparc, mais uma arquitetura de grife na cidade do Rio de Janeiro.

Mesmo não sendo a primeira obra emblemática projetada por um arquiteto estrangeiro no Rio e tendo objetivos distintos da Cidade da Música, o Museu do Amanhã estará na pauta de discussões que trata da implantação de grandes obras como âncoras no processo de revitalização de uma região e da importância que a assinatura em um projeto de arquitetura tem nesse processo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme destacado anteriormente neste trabalho, a influência estrangeira sempre esteve presente nas propostas de intervenções e reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro, assim como na produção de alguns arquitetos cariocas/brasileiros.

Do mesmo modo que a influência europeia no Projeto Rio Cidade, as propostas recentes para a revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro — o Projeto Porto do Rio e o Projeto Porto Maravilha — também evidenciam as contribuições de propostas semelhantes implantadas com sucesso em diversos países, tais como as intervenções em Baltimore, nos

Estados Unidos; Barcelona, na Espanha; Cidade do Cabo, na África do Sul; Buenos Aires, na Argentina; Roterdã, na Holanda; e Hong Kong, na China (ANDREATA, 2010).

Não é surpreendente também que renomados arquitetos estrangeiros sejam convidados para realizar projetos no Brasil. Além da tentativa fracassada da construção do Museu Guggenheim Rio no início desta década e dos empreendimentos em construção enfocados neste trabalho — a Cidade da Música e o Museu do Amanhã — destacam-se ainda pelo menos mais três projetos de arquitetos do *star system* no Brasil: a nova sede da Fundação Iberê Camargo, em Porto Alegre (2008), do português Álvaro Siza Vieira<sup>9</sup>; o novo Museu da Imagem e do Som, no Rio de Janeiro (2009), do escritório de arquitetura norte-americano Diller Scofidio+Renfro<sup>10</sup>; e o Teatro da Dança de São Paulo, do escritório suíço Herzog & De Meuron (2009)<sup>11</sup>.

Decerto o efeito Bilbao foi, e ainda é, um dos principais responsáveis pela demanda brasileira por projetos emblemáticos e por uma arquitetura de grife que possa alavancar os investimentos privados e aumentar o potencial turístico de uma cidade. Conforme defende o Editorial da *Revista AU* de dezembro de 2010:

observa-se [no Brasil] o início de um processo que – para o bem ou para o mal – conclama a arquitetura para a criação de marcos e/ou referências turísticas, capazes de atrair as atenções para uma cidade ou um país que deseja vender uma nova imagem para o mundo. (ANTUNES, 2010).

Uma ressalva deve ser feita, porém, no que diz respeito à importação das ideias estrangeiras, de forma a se evitar equívocos como os ocorridos no Projeto Rio Cidade, em que a apropriação dessas ideias foi, em alguns casos, indevida. Desse modo, é importante destacar que a reprodução do modelo de Bilbao não garante o sucesso imediato de um empreendimento emblemático e nem sempre consegue repetir o estrondoso aumento de visibilidade de uma cidade como ocorrido na cidade espanhola. Os fatores socioeconômicos

---

<sup>9</sup> A respeito desse projeto, ver <<http://www.iberecamargo.org.br/content/novasede/default.asp>>. Acesso em: 28 dez. 2010.

<sup>10</sup> Projeto vencedor de concurso internacional de ideias. A respeito desse projeto, ver <<http://concursosdeprojeto.org/2009/08/07/concurso-mis-rj-finalistas/>>. Acesso em: 28 dez. 2010.

<sup>11</sup> A respeito desse projeto, ver <<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/herzog-meuron-teatro-danca-sao-paulo-08-10-2009.html>>. Acesso em: 28 dez. 2010.

e culturais inerentes a uma região ou país devem ser considerados para se evitar o risco de fracasso de altos investimentos que já são, *a priori*, questionados.

As palavras de Frank Gehry, o artífice do Guggenheim Bilbao, demonstram a preocupação com a replicação em massa do modelo implantado na cidade vasca. Ao responder à pergunta sobre os efeitos que eventos como a Copa do Mundo e as Olimpíadas podem gerar para a arquitetura de uma cidade, Gehry salienta que

nos resíduos dos Jogos de Pequim há coisas boas e outras não. Não houve o efeito Bilbao. Não se pode fazer o mesmo sempre, pois cada comunidade tem suas exigências. Eles presumem que podem criar o efeito Bilbao, mas talvez não aconteça (EICHENBERG, 2010).

Assim, salientando que os dois projetos abordados neste trabalho são de significativa relevância para a cidade do Rio de Janeiro e para o debate da inserção da arquitetura de grife no Brasil; admite-se, de antemão, que não terão o mesmo efeito ocorrido em Bilbao. As peculiaridades das condições brasileiras, a apreensão simbólica e a incorporação dessas obras ao cotidiano da cidade e ao roteiro de atrações turísticas irão determinar quais serão os reais valores da presença dessas obras no Rio. Confirmarão, ainda, se no contexto carioca a assinatura na arquitetura terá o mesmo valor que na cidade vasca e se serão incorporadas ao roteiro turístico da cidade.

Tanto a Cidade da Música quanto o Museu do Amanhã devem ser analisados levando-se em conta não apenas o projeto de arquitetura e o edifício em si, mas também as suas funções como contenedores de arte e cultura, como elementos de uma cidade em mutação, como receptáculos de fluxos e intercâmbios (SÓLA-MORALES, 1996) e como emissores de significado.

Entende-se que a análise das obras abordadas, e de outras que virão, deve levar em conta não somente o fato de terem sido criadas por um determinado arquiteto. É evidente que uma maior ou menor identificação de um profissional estrangeiro com a arquitetura brasileira e com o contexto com o qual trabalham — como no caso de Portzamparc — gerará diferentes soluções projetuais, que responderão de forma mais ou menos adequada aos problemas a serem equacionados. Contudo, as obras de arquitetos internacionalmente reconhecidos também são integrantes do cenário brasileiro e devem ser analisadas como fruto de um trabalho realizado por um coletivo composto pelo próprio arquiteto, sua equipe, os recursos técnico-tecnológicos e o cenário político-econômico. Nesse sentido, a

opção por determinado arquiteto torna-se secundária diante dos demais condicionantes envolvidos e da ampla gama de possibilidades de escolha.

A incorporação de uma arquitetura de grife na cidade do Rio de Janeiro parece ser uma estratégia política (apartidária) para a legitimação de um Rio cosmopolita e internacional, que disputa centralidade e pleiteia o seu lugar no conjunto das cidades mundiais.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, M. de A. **A evolução urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- ANDREATTA, V. (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- ANTUNES, B. Eldorado aqui (Editorial). **Revista AU**, ano 25, n. 201, dez. 2010.
- ARANTES, O. et al. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.
- BRONSTEIN, L. **A cidade como artefato**. Derivações urbanas da crítica ao movimento moderno. Texto apresentado no 7º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Salvador, Bahia, outubro de 2002 (impresso).
- \_\_\_\_\_. **A crise do urbanismo contextualista**. Texto apresentado no VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, EAU-UFF, Niterói, novembro de 2004 (impresso).
- \_\_\_\_\_. **Arquitetura e cidade contemporânea: novos parâmetros**. **Revista Desígnio**, 6 de set. 2006 (impresso), p. 111-121.
- COSTA, L. **Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá**. Estado da Guanabara, Rio de Janeiro, 1969.
- EICHENBERG, F. **Arquitetura Metafísica**. **O Globo**, sábado, 11 dez. 2010, Caderno Prosa & Verso, p. 1-3.
- ERNESTO, L. E. M.; BASTOS, I. **Museu do Amanhã, no Píer Mauá, será marco da Rio+20**. **O Globo**, 19 jan. 2010.
- FLORESTA, C. **Cidade suspensa**. **Revista AU**, ano 25, n. 205, dez. 2010.
- GONÇALVES, A. L. **Barra da Tijuca, de rua em rua**. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 2005.
- HAZAN, V. M. **O papel dos ícones da contemporaneidade na revitalização dos grandes centros urbanos**. **Revista Eletrônica Arquitectos**, Portal Vitruvius, 2003, 041.02 ano 4, out. 2003. Disponível em

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.041/645>>. Acesso em: 29 dez. 2010.

JORNAL DO BRASIL, 26 ago. 2003. Disponível em <<http://www.consciencia.net/2003/08/23/gusmao.html>>. Acesso em: 26 dez. 2010.

LEONÍDIO, O. Arquitetura do desacontecimento: o projeto de Jean Nouvel para o Museu Guggenheim do Rio de Janeiro. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 66, p.167-178, jul.2003.

\_\_\_\_\_. Cidade da Música do Rio de Janeiro: a invasora. *Arquitextos*, São Paulo, 10.111, Vitruvius, agosto de 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.111/32>>. Acesso em: 23 dez. 2010.

MONEO, R. Paradigmas del fin del siglo. Los noventa, entre la fragmentación y la compacidad. *Arquitectura Viva*, v. 66, p. 17-24, 1996.

OLIVEIRA, M. P. Projeto Rio Cidade: Intervenção Urbanística, Planejamento Urbano e Restrição à Cidadania na Cidade no Rio de Janeiro. In X COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA. Barcelona. *Anais...*, Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.

PEDRO, R. M. L. R.; NOBRE, J. C. de A. Dos sólidos às redes: algumas questões sobre a produção de conhecimento na atualidade. *Documenta*, Rio de Janeiro, n. 12-13, p. 43-56, 2001-2002.

PREFEITURA DO RIO. *Porto do Rio - Plano de Renovação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: SMU/IPP, 2002.

\_\_\_\_\_. *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. As cidades da Cidade*. Rio de Janeiro, 2004.

REZENDE, V. *Planejamento Urbano e Ideologia - Quatro Planos para a Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982. p. 42. (Col. Retratos do Brasil, v. 159).

SENNET, R. *O artífice*. Trad. Clóvis Marques. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SÓLA-MORALES, I. Presentes e futuros. La arquitectura en las ciudades. In: *Catálogo da exposição realizada no XIX Congresso da União Internacional de Arquitetos (UIA)*. Barcelona, 1996 (impresso).

#### Sites

<<http://www.guggenheim.org/bilbao>>. Acesso em: 23 dez. 2010.

<<http://www.hintmag.com>>. Acesso em: 23 dez. 2010.

<<http://architetur.wordpress.com/2009/10/16>>. Acesso em: 20 dez. 2010.

<<http://www.iberecamargo.org.br/content/novasede/default.asp>>. Acesso em: 28 dez. 2010.

<<http://concursosdeprojeto.org/2009/08/07/concurso-mis-rj-finalistas/>>. Acesso em: 23 dez. 2010.

<<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/herzog-meuron-teatro-danca-sao-paulo-08-10-2009.html>>. Acesso em: 28 dez. 2010.

<[http://pt.wikipedia.org/wiki/Santiago\\_calatrava](http://pt.wikipedia.org/wiki/Santiago_calatrava)>. Acesso em: 28 dez. 2010.

<<http://www.calatrava.com>>. Acesso em: 28 dez. 2010.

<<http://www.portomaravilha.com.br>>. Acesso em: 26 dez. 2010.