



Rio: urgências urbanas e o dilema da construção de uma identidade

Rio: urbane Dringlichkeiten und das Dilemma der Identitätsbildung

Maria Clara Amado

Rio de Janeiro urbanismo arquitetura identidade estética
Rio de Janeiro Urbanismus Architektur Identität Ästhetik

A cidade do Rio de Janeiro atravessa o século 21 com um dilema que a persegue: afinar-se com as cidades contemporâneas mundiais, reestabelecendo relações de semelhanças com outras tipologias para correção de suas 'urgências urbanas' na arquitetura e nas artes. Para compreensão desse dilema, torna-se necessário reconhecer algumas das principais intervenções ao longo de sua história.

Die Stadt Rio de Janeiro geht durch das 21. Jahrhundert verfolgt von einem Dilemma: sich den zeitgenössischen Städten der Welt anzugleichen, indem erneut Ähnlichkeitsbeziehungen mit anderen Typologien zur Korrektur der eigenen „urbanen Dringlichkeiten“ in der Architektur und der Kunst hergestellt werden. Um dieses Dilemma zu verstehen wird es notwendig, einige der wichtigsten Interventionen im Laufe ihrer Geschichte herauszudeuten.

RIO: URBAN URGENCIES AND THE DILEMMA OF BUILDING A IDENTITY | The city of Rio de Janeiro moves through the 21st century with a dilemma: to be in tune with the other contemporary cities of the world, re-establishing relations of similarities with other typologies to correct its 'urban urgencies' in architecture and the arts. To understand this dilemma it is necessary to acknowledge some of the main interventions throughout its history. | Rio de Janeiro, urban planning, architecture, identity, aesthetics

Ao longo da história do Rio de Janeiro, algumas 'urgências urbanas' surgiram e modificaram a essência da cidade, que hoje acumula diversas camadas de tempo não só do ponto de vista histórico, mas também estético. E, não se pode pensar esse dilema do presente sem a compreensão de seu passado.

Im Laufe der Geschichte Rio de Janeiros entstanden diese ‚urbanen Dringlichkeiten‘, welche die Essenz der Stadt veränderten. Diese verfügt heute über verschiedene zeitliche Schichten, und dies nicht nur ausgehend vom geschichtlichen, sondern auch vom ästhetischen Standpunkt. Dieses

Copacabana
Rio de Janeiro, 1910
Foto Augusto Malta
Acervo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
Bestand des Generalarchivs von Rio de Janeiro

Sempre que as 'urgências' surgiram, estabeleceram-se relações entre as artes, a arquitetura e o urbanismo através de uma renovação estética que apontava para uma sociedade estratificada.

Assim foi em 1808, com a chegada da corte portuguesa de dom João, quando a então colônia, mediada por seu colonizador, inicia um diálogo de pertencimento ao mundo europeu e que não se encerraria com a atuação do arquiteto francês Grandjean de Montigny.¹

Este arquiteto representa a introdução no Brasil da arquitetura que então predominava na Europa, trazendo para uma cidade colonial as referências dos grandes centros europeus, inaugurando-se assim o ciclo da arquitetura neoclássica em nosso país.²

Segundo o arquiteto e historiador Olinio Coelho, Grandjean vai além da forma, e sua competência profissional aparece tanto na arquitetura quanto no urbanismo. Entre suas propostas edificadas podemos identificar algumas medidas da maior significação para a implantação de novas arquitetura e visão de urbanismo para nossa cidade, tais como:

O alargamento de logradouros, arborização de praças e ruas, instalação de chafarizes, o recuo sistemático das construções para a retificação das tortuosas e estreitas ruas da cidade, planos de urbanização do centro da cidade para sua melhor articulação com a zona suburbana, entre outras posturas...³

De um momento para outro, aquela cidade colonial precisa não só reformular sua estrutura política, como também adequar-se a um novo olhar e à crescente demanda populacional.

Essa primeira urgência é um traço de modernidade no Brasil, embora seja possível compreender que há

gegenwärtige Dilemma kann aber nicht reflektiert werden ohne die Vergangenheit zu verstehen.

Während der Entstehung dieser ‚Dringlichkeiten‘, etablierten sich stets Beziehungen zwischen Künsten, Architektur und Urbanistik. Das erfolgte durch eine ästhetische Erneuerung, die auf eine stratifizierte Gesellschaft verwies.

So begann die damalige Kolonie 1808 mit der Ankunft des portugiesischen Hofes Dom Joãos auf Betreiben ihres Kolonialherren einen Dialog der Zugehörigkeit zur europäischen Welt. Dieser endete nicht mit dem Beitrag des französischen Architekten Grandjean de Montigny¹:

Dieser Architekt repräsentiert die Einführung der damals in Europa vorherrschenden Architektur in Brasilien. So etablierten sich in einer Kolonialstadt Verweise auf die großen europäischen Zentren und begannen somit den Zyklus des Neoklassizismus in unserem Land.²

Gemäß dem Architekt und Historiker Olinio Coelho ging Grandjean über die reine Form hinaus und so wurde sein fachliches Wissen sowohl in der Architektur als auch in der urbanen Planung sichtbar. Unter seinen umgesetzten Entwürfen können einige höchst bedeutsame Maßnahmen zur Errichtung einer neuen Architektur und einer neuen Vision des Urbanismus für unsere Stadt identifiziert werden, wie beispielsweise folgende:

Die Erweiterung öffentlicher Anlagen, die Begrünung von Plätzen und Straßen, die Einrichtung von Brunnen, die systematische Zurücknahme der Bebauung zur Begradigung der verwinkelten und engen Straßen, Bebauungspläne des Stadtzentrums zur besseren Angliederung mit der Vorstadt, unter anderen Maßnahmen...³



Cartão-postal da Praia de Copacabana
Postkarte vom Strand Copacabana
Rio de Janeiro, 1938
Foto autor desconhecido
Foto Unbekannt

uma prioridade estética. Grandjean, por seu talento, consegue originalidade em seus projetos pela adequação aos trópicos, e “suas obras, embora destruídas em grande parte e pouco documentadas, possuem acentuada importância para a compreensão de nossa arquitetura contemporânea”.⁴

Naquele momento, a cidade do Rio de Janeiro parece conferir um aspecto de capital moderna, mas que em pouco tempo não seria suficiente para seu

Von einem Moment auf den anderen muss jene Kolonialstadt nicht nur ihre politische Struktur neu formulieren, sondern auch die Stadt an eine neue Betrachtungsweise und die Bedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung anpassen.

Diese erste Dringlichkeit ist ein Merkmal der Moderne in Brasilien, obwohl hier durchaus verstanden werden kann, dass eine ästhetische Priorität besteht. Grandjean erreicht mit seinem Talent



Vista da Av. Central, ao fundo, Morro da Urca e Pão de Açúcar
Blick von der Av. Central, hinten: Morro da Urca und Pão de Açúcar
Rio de Janeiro, 1905(?)
Foto autor desconhecido, acervo Fundação Biblioteca Nacional
Foto Unbekannt, Bestand der Stiftung der Nationalbibliothek

crescente adensamento populacional, alavancado pela imigração europeia e pela dificuldade de trabalho para os ex-escravos.

Em momento posterior, a instauração da República, em 1889, faz emergir nova 'urgência urbana' marcada por inspiração arquitetônica e urbanística 'francesa'. Pereira Passos, engenheiro e, entre 1902 e 1906, prefeito da cidade do Rio de Janeiro, encontra uma cidade com estrutura colonial e crescimento desordenado. Quase um milhão de habitantes... carentes de transporte, água, saneamento e saúde.

As notícias nos jornais de época dão conta de muita insatisfação da população, e em 1902 há manifestações sociais nas ruas da cidade contra o aumento da tarifa do bonde, e que resultaram em atos de selvageria e morte, levando ao cancelamento do aumento, pela Cia. de Bonde.⁵

durch die Anpassung an die Tropen Originalität in seinen Projekten und „seine Werke, obwohl größtenteils zerstört und wenig dokumentiert, besitzen eine hervorzuhebende Bedeutung für das Verständnis unserer zeitgenössischen Architektur“⁴.

In jenem Moment erweckt die Stadt Rio de Janeiro den Anschein einer modernen Hauptstadt. Diese würde jedoch in kurzer Zeit dem steigenden Bevölkerungsdruck nicht mehr gewachsen sein, der durch die europäische Einwanderung und die Beschäftigungsschwierigkeiten der ehemaligen Sklaven befördert wird.

Zu einem späteren Zeitpunkt bringt die Einführung der Republik im Jahr 1889 eine neue ‚urbane Dringlichkeit‘ zum Vorschein, welche sich durch eine architektonische und urbane Inspiration des ‚Französischen‘ auszeichnet. Pereira Passos, Ingenieur und Bürgermeister der Stadt Rio de Janeiro, findet zwischen 1902 und 1906 eine Stadt mit kolonialer Struktur und ungeordnetem Wachstum mit fast einer Millionen Einwohner ohne öffentliche Verkehrsmittel, Wasser, Kanalisation und Gesundheitssystem vor.

Die Nachrichten der damaligen Zeitungen geben Zeugnis einer großen Unzufriedenheit der Bevölkerung, weshalb es im Jahre 1902 in den Straßen der Stadt soziale Aufstände gegen die Erhöhung der Straßenbahngebühren gab. Diese mündeten in zahlreichen Gewalttaten und Todesopfern und führten schließlich zur Rücknahme der Erhöhung durch die Straßenbahngesellschaft Cia. de Bonde⁵.

Angesichts dieses Szenarios und beeinflusst durch die Reform von Haussmann veranlasste Pereira Passos eine umfassende urbane Reform der Stadt mit dem Ziel, sie in eine Hauptstadt nach französischem Vorbild zu verwandeln: Erweiterung der Straßen, Abriss von Elendsvierteln und

Diante desse cenário e influenciado pela reforma de Haussmann, Pereira Passos promove grande reforma urbanística na cidade, com o objetivo de transformá-la numa capital nos moldes franceses: abertura de ruas, demolição dos cortiços e casarões, medidas higienistas, desmonte do Morro do Senado, arquitetura de gosto eclético, abertura da Avenida Central e outras medidas marcaram sua gestão. O Rio conhecido à época como “cidade da morte” passa a ser reconhecido como “cidade maravilhosa”.

E assim como um dia Grandjean propiciou ao Rio de Janeiro um ‘aspecto de cidade moderna’, Pereira Passos lhe confere ‘ares de cidade moderna e cosmopolita’. Para ambos, resguardadas as diferenças, as cidades europeias continuam sendo a referência tipológica em arquitetura.

Por outro lado, não se deve refutar o fato de que o início da ocupação dos morros e formação de favelas parece coincidir com a reforma de Passos, o que não é difícil de justificar, uma vez que não foram construídas habitações suficientes para substituir a tipologia dos cortiços demolidos e assim, acolher os desalojados.

Cabe a reflexão a respeito de que, até o presente momento, os caminhos para a renovação urbanística da cidade do Rio de Janeiro não evoluem para o entendimento da necessidade de reconhecimento da produção de identidade apoiada nas raízes e símbolos da cidade. Não apenas do ponto de vista urbano, mas também formal.

Outra reflexão se refere ao fato de que as ‘urgências’ levaram a renovações que seguiram hierarquia imposta por desejo exclusivo do Estado, e não por caminho natural percebido pela população. Do ponto de vista sociológico e an-

Häuserzeilen, hygienische Maßnahmen, Abriss des Morro do Senado, Architektur nach eklektischem Geschmack, Erweiterung der Avenida Central und andere Maßnahmen zeichneten seine Stadtführung aus. Rio, zur damaligen Zeit bekannt als „Stadt des Todes“, wird in Folge zur „wunderbaren Stadt“.

Und so wie Grandjean eines Tages Rio de Janeiro das „Aussehen einer modernen Stadt“ gab, verleiht Pereira Passos ihr „die Gestalt einer modernen und kosmopolitischen Stadt“. Für beide sind, unter Beachtung der Unterschiede, weiterhin die europäischen Städte der typologische Referenzpunkt der Architektur.

Andererseits soll nicht geleugnet werden, dass der Beginn der Besiedelung der Hügel und die Entstehung der *Favelas* mit der Reform von Passos überein zu stimmen scheint. Dies ist nicht schwer zu rechtfertigen, da nicht ausreichend Wohnraum geschaffen wurde, um die Typologie der abgerissenen „Elendsviertel“ zu ersetzen und so den aus ihren Behausungen Vertriebenen eine Zuflucht zu bieten.

Daher kann die Betrachtung angestellt werden, dass sich bis zum gegenwärtigen Moment die Wege zur urbanen Erneuerung der Stadt Rio de Janeiro nicht hin zur Anerkennung der Notwendigkeit einer Identitätsproduktion entwickeln konnte, welche auf die Wurzeln und Symbole der Stadt gründet. Nicht nur vom urbanen, sondern auch vom formalen Standpunkt aus.

Eine weitere Betrachtung ist, dass die ‚Dringlichkeiten‘ zu Erneuerungen führten, die nur auf Wunsch des Staates den auferlegten Hierarchie folgten und nicht über einen natürlichen, von der Bevölkerung bestimmten Weg erfolgten. Vom soziologischen und anthropologischen Standpunkt aus wird daher eine Betrachtung dringend, die auf die unsichtbaren Städte von

tropológico, urge reflexão que remeta às cidades invisíveis de Calvino, quando se entende que “a cidade deixa de ser um conceito geográfico para se tornar o símbolo complexo e inesgotável da existência humana”.⁶

A inversão dessa relação tem seu embrião silencioso em 6 de julho de 1892, quando os jornais noticiaram, de forma discreta, que “às catorze horas daquele dia a Companhia Ferro-Carril Jardim Botânico inauguraria uma linha de bondes para Copacabana”.⁷

Não há como não pensar no *frisson* e entusiasmo experimentados pela população daqueles dez bondes que iniciaram o percurso, em função de eles representarem os novos signos de urbanização e mobilidade e da aproximação dos “ansiosos índices internacionais de civilidade”.⁸

Passageiros que se misturavam, da elite e ‘gente do povo’, ao atravessar o Túnel Real Grandeza (atual Túnel Velho) depararam-se com uma paisagem entre o desértico e o bucólico. Diante de palmeiras, cactos, construções escassas de lazer, vislumbrava-se o mar, em um ‘território vazio’ que contrastava com o panorama conturbado do Centro da cidade – ruas estreitas e muitos problemas. Um paradoxo.

Conceitualmente a mudança é radical. Apesar dos agentes imobiliários açodados pela especulação e da ocupação do bairro pela burguesia, é aquela ‘gente do povo’, naqueles trilhos, deslumbrada com aquela paisagem, que aponta para o caminho do mar e o prazer praiano que marcará para sempre a imagem do Rio. Copacabana sai do imaginário da população e começa a pontuar um novo eixo urbano de centralidade para a cidade.

Uma nova estética surgirá, entre construções modernas e casebres, só que dessa vez mais próxima

Calvino verweist, und zwar nach dem Verständnis, dass „die Stadt aufhört ein geographisches Konzept zu sein, um sich in ein komplexes und unerschöpfliches Symbol der menschlichen Existenz zu verwandeln“⁶.

Die Umkehrung dieser Beziehung hat ihren stillen Embryo am 6. Juli 1892, als die Zeitungen auf diskrete Art und Weise ankündigten, dass „an diesem Tag um vierzehn Uhr die Eisenbahngesellschaft Companhia Ferro-Carril Jardim Botânico eine Straßenbahnlinie nach Copacabana eröffnen würde“.⁷

Man kommt nicht umhin, an das wohlige Schauern und die Begeisterung der Passagiere jener ersten zehn Straßenbahnen zu denken, welche die Route zuerst befuhren. Nicht nur, weil sie die neuen Symbole der Urbanisation und Mobilität verkörperten, sondern auch auf Grund der Annäherung an den „ersehten internationalen Nachweis eines Bürgersinns“.⁸

Den Passagieren, eine Mischung aus Elite und „Leuten aus dem Volk“, bot sich während der Überquerung des Tunnels Real Grandeza (aktuell *Túnel Velho*) eine Landschaft zwischen Wüste und Bukolik dar. Hinter Palmen, Kakteen, einigen raren Freizeitanlagen, erahnte man das Meer, in einem „leeren Gebiet“, das im Kontrast mit dem verwirrenden Panorama des Stadtzentrums stand – enge Straßen und viele Probleme. Ein Paradoxon.

Konzeptuell ist die Veränderung radikal. Trotz der spekulationswütigen Immobilienmakler und der Übernahme des Viertels durch die Bourgeoisie wird das ‚Volk‘ auf jenen Schienen von *der Schönheit* dieser auf den Weg zum Meer verweisenden Landschaft geblendet, welche für immer das Bild der Stadt bestimmen wird. Copacabana verlässt die Vorstellungswelt der Bevölkerung und beginnt



Vista de prédios na orla da Barra da Tijuca
Ausblick von Gebäuden an der Meeresküste von Barra da Tijuca

Prédios na Barra da Tijuca
Gebäude in Barra da Tijuca
Rio de Janeiro, 2006
Fotos Maria Clara Amado



da existência humana e todos os seus significados. A arquitetura se curva ao mar e às montanhas. Geografia e desejo, tal como um dia pensou Calvino.

Copacabana virou um 'lugar' na cidade, a partir de um processo de urbanização. Essa nova 'urgência urbana' subverte a cidade até então estratificada que parecia estar sendo produzida pelo Estado. Copacabana torna-se aquilo que muitas cidades do mundo demoraram a construir: simultaneamente, história e memória. Atualmente, detém, entres outros títulos, o de "a mais bonita praia urbana do mundo".

eine neue urbane Achse der Zentralität für die Stadt zu markieren.

Eine neue Ästhetik wird zwischen modernen Bauten und Häuserzeilen entstehen, nur dieses Mal näher an der menschlichen Existenz und all ihrer Bedeutungen. Die Architektur erstreckt sich um die Berge und das Meer. Geographie und Wunschbild, wie eines Tages von Calvino erdacht.

Copacabana wird zu einem ‚Ort‘ in der Stadt, ausgehend von einem Prozess der Urbanisierung. Diese neue ‚urbane Dringlichkeit‘ determiniert die nach Schichten unterteilte Stadt, die bis dahin scheinbar allein vom Staat produziert wurde. Copacabana wurde zu dem, für was viele Städte der Welt lange Zeit benötigen: gleichzeitige Geschichte und Erinnerung. Momentan gilt neben anderen Bezeichnungen die des „schönsten Stadtstrandes der Welt“.

Vom Weg zum Meer zu den neuen Bewohnern, von den neuen Bewohnern zu einer neuen Zivilisation und schließlich, zu einem neuen Geschmack – Copacabana für Rio de Janeiro und für die Welt.

Indessen blieb das Dilemma der ‚urbanen Dringlichkeiten‘ im 20. Jahrhundert bestehen und verbleibt auch, mit dem Hinweis auf eine neue Urbanisationsachse, für das 21. Jahrhundert.

In den 60er und 70er Jahren fand die Stadt Rio de Janeiro auf Grund ihrer geographischen Lage zwischen Meer und Bergen nicht mehr genug Raum innerhalb ihrer bewohnten Grenzen und so ergab sich der natürliche Weg der Ausbreitung in Richtung Osten. Die Regierung beförderte die

Do caminho do mar para novos ocupantes, dos novos ocupantes para uma nova civilização e, finalmente, para um novo gosto – Copacabana para o Rio de Janeiro e para o mundo.

No entanto, o dilema das ‘urgências urbanas’ permaneceu no século 20 e permanece no 21, com a indicação de novos eixos de urbanização.

No século 20, a indicação do novo eixo urbano acontece em direção à zona oeste. Entre os anos 60 e 70, a cidade do Rio de Janeiro, por sua posição geográfica, situada entre o mar e a montanha, não cabia mais em seus limites ocupados, e o caminho natural era a expansão para a zona oeste. O governo do estado promoveu o desenvolvimento da Barra da Tijuca, através de intervenção urbana planejada pelo arquiteto e urbanista Lucio Costa em 1969.

A Barra de Lucio Costa sonhou com um novo modo de viver urbano representado, principalmente, por seus condomínios residenciais fechados, uma tipologia urbana desconhecida no Rio, por *shopping centers* que substituíram o tradicional comércio de rua e pistas de alta velocidade que determinaram o traçado viário, no qual o protagonista da cidade passava a ser o automóvel.

A proposta do arquiteto teve afinidades com os conceitos formulados pelo IV Ciam (*Congrès Internationaux d’Architecture Moderne*), em 1933, e foi referendada pelos postulados do urbanismo racionalista. Os contrastes e paradoxos provocados pelo distanciamento do momento modernista com a aplicabilidade do plano logo apareceram, e esse se constituiu num dos espaços mais discutidos e polêmicos do Rio de Janeiro.

O crescimento populacional, a especulação imobiliária e a facilidade de compra de automóveis, tornaram o bairro caótico em sua mobilidade. Aquele modelo urbanístico, antes exaltado, não era mais

desenvolvimento de Barra da Tijuca über einen urbanen Eingriff, geplant 1969 von dem Architekten und Urbanisten Lucio Costa.

Die Barra von Lúcio Costa verkörperte den Traum von einer neuen städtischen Lebensart, repräsentiert vor allem in ihren geschlossenen Wohnanlagen, einer bis dahin unbekannt urbanen Typologie in Rio, den Einkaufszentren, welche den traditionellen Straßenhandel ersetzten und den die Strassentrasen bestimmenden Hochgeschwindigkeitsstraßen, auf welchen das Fahrzeug zum Protagonisten der Stadt wurde.

Der Entwurf des Architekten zeigte Ähnlichkeit mit den 1933 vom IV CIAM (*Congrès Internationaux d’Architecture Moderne*) formulierten Konzepten und bestätigte die Postulate des rationalen Urbanismus. Die Kontraste und Paradoxa, welche von der größer werdenden Distanz des modernistischen Moments zur Anwendbarkeit des Planes provoziert wurden, erschienen bald und dies fand innerhalb eines der am meisten diskutierten und polemischsten Räume Rio de Janeiro statt.

Das Bevölkerungswachstum, die Immobilienspekulation und der einfache Erwerb von Fahrzeugen machten die Mobilität im Viertel chaotisch. Jenes vorher gerühmte urbane Modell war nicht mehr das Paradigma für die zeitgenössischen Städte. Der zeitliche Abstand von fast 40 Jahren zwischen seiner Begründung und dem Postulat Lucio Costas rechtfertigen das Aufkommen der ersten Kritiken.

Es handelt sich hier um eine weltweite kritische Haltung. Schon Charlie Chaplin diskutierte in Moderne Zeiten den modernen Mythos als ewige Wahrheit: „Wer hat denn gesagt, dass die Vorstellung der Maschine, die Fabrik und die rationalisierte Stadt einen ausreichend reichhaltigen Begriff darstellen, um die ewigen Qualitäten des Lebens zu definieren?“⁹

o paradigma para as cidades contemporâneas. A distância cronológica de quase 40 anos entre sua fundamentação e a postulação de Lucio Costa justifica o surgimento das primeiras críticas.

Trata-se de postura crítica mundial. Charles Chaplin, em *Tempos modernos*, já discute o mito moderno como verdade eterna. “Quem disse que ideia de máquina, a fábrica e a cidade racionalizada oferecem uma concepção rica o bastante para definir as qualidades eternas da vida?”⁹

O retorno aos modelos importados. Além do traçado urbanístico, a diversidade de seus modelos estéticos aponta para identidades externas ao Rio de Janeiro e seus hábitos cariocas. A arquitetura pós-moderna predomina como escolha plástica, incluindo uma réplica da Estátua da Liberdade como pórtico do Shopping New York City Center, o que conduz a uma experiência fenomenológica, através da possibilidade que o observador tem de aproximação com outro lugar que não o seu.

Se um dia as ‘urgências urbanas’ foram inspiradas na Europa, agora, na Barra da Tijuca, percorrem os Estados Unidos da América. Talvez Baudrillard pudesse dialogar conosco sobre o predomínio do simulacro no mundo contemporâneo, ao refutar a visão negativa do simulacro como sendo de mau gosto ou uma falsa aparência, na qual o simulacro não esconde a realidade, pois ela não existe. Ao contrário, para ele, ao “duplicar uma realidade inexistente, a informação dá testemunho de si mesma, despertando, por parte do corpo social, a crença que a alimenta”.¹⁰

Este breve recorte de algumas urgências urbanas que a cidade do Rio de Janeiro sofreu ao longo de sua história apontaram para uma ansiedade crônica de renovação que sempre resvala na busca de tipologias outras que não necessariamente concentraram a cidade na busca de sua real identidade.

Der Rückgriff auf die importierten Modelle über den urbanen Entwurf hinaus verweist die Unterschiedlichkeit der ästhetischen Modelle von Rio de Janeiro auf Identitäten externer Herkunft zur Stadt und ihren Sitten. Die postmoderne Architektur herrscht als plastische Wahl vor und beinhaltet eine Replik der Freiheitsstatue als Vorhalle des *Shopping New York City Center*. Dies führt über die Möglichkeit, die sich dem Betrachter als Annäherung mit einem anderen Ort bietet, welcher nicht der Seine ist, zu einer phänomenologischen Erfahrung.

Wenn eines früheren Tages die ‚urbanen Dringlichkeiten‘ ihre Inspiration in Europa fanden, wird Barra da Tijuca nun von den USA durchdrungen. Vielleicht hätte Baudrillard mit uns über die Vorherrschaft des Scheinbildes in der zeitgenössischen Welt reden können, indem er die negative Vision des Scheinbildes als schlechten Geschmack oder unechte Erscheinung widerlegen würde. Gemäß Baudrillard verdeckt das Scheinbild nicht die Realität, da diese nicht existiert. Für ihn gibt ganz im Gegenteil „die Information Zeugnis von sich selbst, indem sie eine nicht existierende Realität dupliziert, und erweckt so seitens der Gesellschaft den Glauben, der sie ernährt“.¹⁰

Diese kurze Skizze einiger ‚urbanen Dringlichkeiten‘, durch welche die Stadt Rio de Janeiro im Laufe ihrer Geschichte hindurchging, deuten auf eine chronische Sehnsucht nach Erneuerung hin. Diese gleitet in die immer fortdauernde Suche nach anderen Typologien ab, welche die Stadt nicht zwangsläufig auf die Suche ihrer wahren Identität führt.

In allen beschriebenen Momenten sucht die Stadt ihre Identität außerhalb des Kontextes ihrer Wurzeln. Auf der Suche nach Ästhetik gleitet sie in die Ethik ab. Auf den bereits im 21. Jahrhundert beschrittenen Wegen muss, im Moment da sich

Em todos os momentos citados a cidade procura sua identidade fora do contexto de suas raízes. Na busca da estética, resvala-se na ética. Nos caminhos que já estão sendo percorridos no século 21, quando a cidade se prepara para grandes e internacionais eventos, há que se ousar mais.

A zona portuária da cidade é o novo eixo e já vemos surgir no horizonte arranha-céus que competem com a natureza pródiga que a cidade tem. Torres de vidro vencem os concursos de arquitetura... e marcam um novo *sky line* para a cidade, apesar das críticas resistentes. A contemporaneidade da arquitetura internacional chega ao Rio através de arquitetos renomados. O tempo passa, os gastos são muitos, e ainda não se sabe se essa será a melhor solução. Uma nova 'urgência urbana' no horizonte.

Coincidentemente, a população da cidade sai às ruas para protestar contra o aumento das passagens dos ônibus e tudo mais que se apresenta como ineficiente: saúde, educação, transporte público... Gastos públicos questionados. Tal qual nos protestos de 1902 relativos aos bondes. São milhares de pessoas, cariocas, brasileiros que estão construindo uma história ao vivo na busca real de sua identidade...

O que virá? O tempo mostrará. Ganharão a cidade e a sociedade? Esta é uma reflexão calvinista sobre a cidade que não pode ser invisível. Trata-se da problemática atual do Rio de Janeiro, entre arte, arquitetura, renovação estética e... o dilema da identidade.

Maria Clara Amado é doutora em ciências em arquitetura pelo Proarq-UFRJ, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro e coordenadora de Extensão do Centro de Letras e Artes da mesma universidade. Desenvolveu pesquisa sobre os livros da artista Lygia Pape para sua dissertação de mestrado, realizado no Programa de Pós-

die Stadt auf große und internationale Ereignisse vorbereitet, mehr gewagt werden.

Der Hafenbereich der Stadt bildet die neue Achse und schon sehen wir am Horizont Wolkenkratzer entstehen, die mit der verschwenderischen Natur der Stadt konkurrieren. Glastürme gewinnen Architekturwettbewerbe und markieren den andauernden Kritiken zum Trotz eine neue *Sky Line* der Stadt. Durch die internationale zeitgenössische Architektur und die Arbeit renommierter Architekten wird die Stadt erst zur Stadt. Die Zeit vergeht, die Ausgaben sind hoch und es bleibt unklar, ob dies die ideale Lösung ist. Eine neue ‚urbane Dringlichkeit‘ erscheint am Horizont.

Gleichzeitig geht die Bevölkerung der Stadt auf die Straße, um gegen die Erhöhung der Busgebühren und alles andere zu protestieren, was sich als ineffizient erweist: das Gesundheits- und das Bildungssystem, die öffentlichen Verkehrsmittel... öffentliche Ausgaben, die in Frage gestellt werden. Genau wie damals im Jahr 1902 mit den Straßenbahnen. Es sind Tausende von Personen, Bewohner Rio de Janeiro, Brasilianer, die auf der wahren Suche ihrer Identität *live* ihre Geschichte konstruieren.

Was wird geschehen? Die Zeit wird es zeigen. Werden Stadt und Gesellschaft gewinnen? Dies ist eine Überlegung in der Tradition Calvins über eine Stadt, die nicht unsichtbar sein kann, also handelt es sich um die aktuelle Problematik Rio de Janeiro, zwischen Kunst, Architektur, ästhetischer Erneuerung und... dem Dilemma der Identität.

Maria Clara Amado ist promovierte Architektin (Proarq-UFRJ). Sie lehrt an der Fakultät für Architektur und Urbanismus der staatlichen Universität Rio de Janeiro, wo sie auch die Außenkoordinatorin des Zentrums für Literaturwissenschaften und Kunst ist. Sie forscht

Graduação em Artes Visuais da Escola de Belas Artes da UFRJ, na linha História e Crítica da Arte, do qual atualmente também é professora. Especialista em História da Arquitetura e das Artes pela PUC-RJ e coordenadora do Núcleo de Estudos da Arquitetura – Neac (DHT).

Notas

- 1 Auguste Henri Victor Grandjean de Montigny, arquiteto, integrou o grupo de artistas e técnicos da Missão Francesa que o príncipe regente dom João mandara buscar na França para fundar no Rio de Janeiro uma escola de ciências, artes e ofícios, conforme decreto de 1816.
- 2 Coelho, Olinio Gomes P. (Org.). *Grandjean de Montigny*. Catálogo Geral de Desenhos e Pinturas. Rio de Janeiro: Crea-RJ-Faperj-Fujb-FAU/UFRJ, 2000 (Ano Grandjean de Montigny): 7.
- 3 Idem, ibidem.
- 4 Idem, ibidem: 8.
- 5 Um século depois, esse movimento social encontra ressonância nas recentes passeatas que aconteceram em junho de 2013 em todo o Brasil, também deflagradas pelo aumento das tarifas de transporte coletivo.
- 6 Calvino, Ítalo. *As cidades invisíveis*. Trad. Diogo Mainard. São Paulo: Companhia das Letras, 1990:150.
- 7 O'Donnell, Julia. *A invenção de Copacabana. Culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013:17.
- 8 Idem, ibidem.
- 9 Harvey, David. *A condição pós-moderna*. Trad. Adail Ubirajara Sobral. São Paulo: Loyola, 1993:39.
- 10 Melo, Hygina Bruzzi de. *A cultura do simulacro. Filosofia e Modernidade em Jean Baudrillard*. São Paulo: Edições Loyola, 1998:155.

Tradução/Übersetzung Carola Vogel
Revisão Técnica/Technisches Lektorat
Marília Palmeira, Robin Resch

im Rahmen ihrer Masterarbeit zu den Büchern der Künstlerin Lygia Pape, welchen sie im Masterprogramm der Bildenden Künste – PPGAV im Fachbereich „Kunstgeschichte und –kritik“ der Schule der Schönen Künste der UFRJ realisierte, wo sie momentan ebenfalls in der Lehre tätig ist. Außerdem ist sie Spezialistin für Kunst- und Architekturgeschichte der PUC-RJ und Koordinatorin des Zentrums für Architekturstudien – Neac (DHT).

Anmerkungen

- 1 Der Architekt Auguste Henri Victor Grandjean de Montigny war ein Teil der Gruppe von Künstlern und Technikern der “Französischen Mission”, die der Prinzregent D. João in Frankreich hatte zusammenstellen lassen, um in Rio de Janeiro gemäß dem Dekret von 1816 eine Schule der Wissenschaften, Künste und des Handwerks zu gründen.
- 2 Coelho, Olinio Gomes P. (Org.). *Grandjean de Montigny*. Catálogo Geral de Desenhos e Pinturas. Rio de Janeiro: Crea-RJ-Faperj-Fujb-FAU/UFRJ, 2000 (Ano Grandjean de Montigny):VII.
- 3 Ebd.
- 4 Ebd.: 8.
- 5 Ein Jahrhundert später findet diese soziale Bewegung Wiederhall in den jüngsten Protestmärschen vom Juni diesen Jahres in ganz Brasilien, welche ebenfalls von der Erhöhung der Busgebühren ausgelöst wurden.
- 6 Calvino, Ítalo. *As cidades invisíveis*. Übers. von Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990:150.
- 7 O'Donnell, Julia. *A invenção de Copacabana. Culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013:17.
- 8 Ebd.
- 9 Harvey, David. *A condição pós-moderna*. Übers. von Adail Ubirajara Sobral. São Paulo: Loyola, 1993:39.
- 10 Melo, Hygina Bruzzi de. *A cultura do simulacro. Filosofia e Modernidade em Jean Baudrillard*. São Paulo: Edições Loyola, 1998:155.