



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

**SANDRO VIMER VALENTINI JUNIOR**

**REFLEXÕES SOBRE A CIDADE CONTEMPORÂNEA**  
Arquiteturas, memórias e tempos no Porto Maravilha (RJ)

**CAMPINAS  
2018**

**SANDRO VIMER VALENTINI JUNIOR**

**REFLEXÕES SOBRE A CIDADE CONTEMPORÂNEA**

Arquiteturas, memórias e tempos no Porto Maravilha (RJ)

Dissertação apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Mestre em História, na área de Política, Memória e Cidade.

*Orientadora:* SILVANA BARBOSA RUBINO

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À  
VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO  
DEFENDIDA PELO ALUNO  
SANDRO VIMER VALENTINI  
JUNIOR, E ORIENTADA PELA  
PROF.<sup>a</sup> DR.<sup>a</sup> SILVANA B. RUBINO.

**CAMPINAS**

**2018**

**Agência(s) de fomento e nº(s) de processo(s):** CAPES

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-8709-8033>

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Paulo Roberto de Oliveira - CRB 8/6272

V235r      Valentini Junior, Sandro Vimer, 1991-  
Reflexões sobre a cidade contemporânea : arquiteturas, memórias e  
tempos no Porto Maravilha (RJ) / Sandro Vimer Valentini Junior. – Campinas,  
SP : [s.n.], 2018.

Orientador: Silvana Barbosa Rubino.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de  
Filosofia e Ciências Humanas.

1. Arquitetura pós-moderna. 2. Áreas portuárias. 3. Patrimônio cultural. 4.  
Cidades e vilas – Rio de Janeiro (RJ). 5. Renovação urbana - Brasil. I. Rubino,  
Silvana Barbosa, 1959-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de  
Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Reflections on the contemporary city : architectures, memories and times in Porto Maravilha (RJ)

**Palavras-chave em inglês:**

Postmodern architecture

Port áreas

Cultural heritage

Cities and towns – Rio de Janeiro (RJ)

Urban renewal - Brazil

**Área de concentração:** Política, Memória e Cidade

**Titulação:** Mestre em História

**Banca examinadora:**

Silvana Barbosa Rubino [Orientador]

Josianne França Cerasoli

Maria Cristina da Silva Schicchi

**Data de defesa:** 27-03-2018

**Programa de Pós-Graduação:** História



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Dissertação de Mestrado, composta pelas Professoras Doutoradas a seguir descritas, em sessão pública realizada em 27 de março de 2018, considerou o candidato Sandro Vimer Valentini Junior aprovado.

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Silvana Barbosa Rubino

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Josianne França Cerasoli

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Cristina da Silva Schicchi

*A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica do aluno.*

*Para meu pai,  
que me guiou pelas cidades.*

## AGRADECIMENTOS

Qualquer tentativa de organizar meus agradecimentos poderia ser considerada falha caso não iniciasse pelas amigas e amigos que me acompanharam ao longo dos anos de pesquisa. Afirmando sem delongas que Rafaela Rodrigues e Juliana Yuri são testemunhas diretas do momento em que me resolvi pela história como caminho a ser percorrido no ensino superior. Escolha feita, passei a partilhar momentos com minha querida Bárbara, amiga que me formou enquanto se formava e a quem sou profundamente grato pela companhia, amizade e carinho. Muito do que sou devo ela. Maria Eduarda Capellini, Renata Dell'Arriva e Elisielly Falasqui estiveram comigo para além a graduação e juntos atravessamos os momentos controversos da pós-graduação. Outras amigas surgiram durante o mestrado e se tornaram referências de historiadoras e historiadores que admiro, dentre elas as queridas Deborah Neves e Sabrina Fontenele, mulheres fortes com quem compartilhei bons momentos e boas conversas. Injusto seria não colocar em destaque as companhias de Leonardo Novo e Melline Faggion, presentes de maneiras diversas em minha vida acadêmica, mas sempre essenciais.

As incertezas da pós-graduação colocaram meu caminho próximo ao de muitas outras pessoas que precisam ser mencionadas além das já apresentadas. Trago meu agradecimento à Leca, Raquel, Carô, Rafael, Andrea, Ivia, Gabriel, Georgia, Carla e toda a equipe da Olimpíada Nacional em História do Brasil pelas vezes em que aprendi com vocês e em que rimos juntos diminuindo a fadiga da pós-graduação. À professora Cristina Meneguello (IFCH-Unicamp) deixo o obrigado por um dia, nos idos de 2014, ter incentivado uma ideia louca de apresentar um projeto de pesquisa que se tornou meu mestrado. Sou grato, também, à professora Josianne Cerasoli (IFCH-Unicamp) pela cessão de belas fotografias que enriqueceram a dissertação e pela presença em minha trajetória desde a graduação, sendo referência de empenho e seriedade no ofício que partilhamos. Sua leitura atenta e esclarecedora do trabalho permitiu a retomada do rumo em momentos precisos. Agradeço, ainda, à professora Flávia Brito (FAU-USP) por ter aceito ser parte de minha banca de qualificação e por ter apresentado comentários preciosos em um momento de sufoco. Deixo o muito obrigado à professora Maria Cristina Schicchi (PUC-Campinas) por fazer parte da banca de defesa, e ao professor Paulo Garcez (FAU-USP) pela disposição em socorrer orientando e orientadora alucinados com os prazos. À querida Silvana Rubino, orientadora, deixo meu agradecimento pelos olhares certos, pela orientação e pela presença decisiva nos momentos finais.

Durante o processo de realização da pesquisa, minha família foi sempre um ponto de conforto e refúgio. Vilma, Sandro e Cristina, perto ou longe, e minha irmã, Vanessa Bottasso, sempre ao meu lado e sendo hora minhas pernas, hora meus braços, são parte do que sou. A elas e ele sou profundamente grato pelo suporte e apoio ao longo de toda a vida. Ao Caique, meu amado companheiro com quem dividi as angústias e medos dos momentos finais e quem incessantemente me suportou e inspirou, devo mais que palavras de agradecimento. A ele devo meu carinho, respeito e amor.

Por fim, agradeço à CAPES pelo financiamento da pesquisa e a todas e todos os funcionários do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp que, fosse na manutenção das instalações, nos socorros quando fiquei com empréstimos em atraso na biblioteca, ou, sobretudo, nas respostas rápidas quando pensei que não seria mais possível concluir a pesquisa, tornaram possível a concretização do mestrado.

*Eu caminhava e memorizei a vizinhança.  
Fiz um mapa mental e me localizava nele. (...)  
Caminhar foi o meu projeto antes de ler.  
O texto que eu lia era a cidade.  
O livro que eu escrevia era um mapa.*

Anne Dillard



## RESUMO

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, chamada de Porto Maravilha, foi instituída pela lei complementar n.º 101 em 2009. Desde então, uma série de intervenções urbanas foram iniciadas nos bairros que compõe a região portuária do Rio de Janeiro (Saúde, Santo Cristo e Gamboa) e em partes dos bairros do Caju e São Cristóvão. Pensado como instrumento de promoção de mudança na estrutura urbana existente, o Porto Maravilha alinha arquitetura e urbanismo contemporâneo, patrimônio cultural e temporalidades no intento de ressignificar a região portuária transformada em imagem da cidade do Rio de Janeiro. Posicionado como objeto de análise, busca-se refletir como, em meio à dinâmica do capitalismo financeiro do século XXI, produção de imagens e marketing urbano se desdobram sobre o espaço urbano consolidado.

**Palavras chave:**Arquitetura pós-moderna; Áreas portuárias; Patrimônio cultural; Cidades e vilas - Rio de Janeiro (RJ); Renovação urbana - Brasil.

## **ABSTRACT**

The Joint Urban Operation of the Port of Rio Region, called Porto Marvilha, was instituted by complementary law no. 101 in 2009. Since then, a series of urban interventions have been initiated in the districts that make up the port region of Rio de Janeiro (Saúde, Santo Cristo and Gamboa) and in parts of the districts of Caju and São Cristóvão. Designed as an instrument to promote change in the existing urban structure, Porto Marvilha aligns contemporary architecture and urbanism, cultural heritage and temporalities in an attempt to re-signify the port region transformed into an image of the city of Rio de Janeiro. Positioned as an object of analysis, it seeks to analyze how, in the midst of the dynamics of financial capitalism of the 21st century, image production and urban marketing unfold on the consolidated urban space.

**Keywords:** Post-modern architecture; Port area; Cultural heritage; Cities e towns – Rio de Janeiro (RJ); Urban renewal - Brazil.

## LISTA DE MAPAS E IMAGENS

Número /		
Tipo	Descrição, fonte e ano	Página
0.1 Mapa	Área de abrangência da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro. SMU/PMRJ, 2009.	28
0.2 Mapa	Região portuária do Rio de Janeiro com destaque para o relevo. Google Maps, 2018.	32
0.3 Foto	Museu do Amanhã, Santiago Calatrava. Vista externa da entrada do Museu. VALENTINI JR, 2015.	37
1.1 Mapa	Detalhe da <i>Planta da cidade do Rio de Janeiro</i> de 1910, com destaque para a região portuária. Jornal Nexa, 2016.	42
1.2 Mapa	Recorte da planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, entre 1758 e 1760. Biblioteca Nacional, c. 1760.	43
1.3 Mapa	Região Portuária do Rio de Janeiro em sua configuração atual. Google Maps, 2018.	44
1.4 Projeto	Vista lateral do projeto de Jean Nouvel para o Guggenheim Rio de Janeiro. Jean Nouvel, 2003.	45
1.5 Projeto	Perspectiva interna do projeto de Jean Nouvel para o Guggenheim Rio. Jean Nouvel, 2003.	46
1.6 Projeto	Projeção da vista do centro do Rio de Janeiro a partir do Guggenheim Rio. Jean Nouvel, 2003.	46
1.7 Foto	Instalação de Laercio Redondo no MAM-Rio. VALENTINI JR, 2015.	48
1.8 Mapa	Do MAM até a praça Mauá pela Av. Rio Branco. Google Maps, 2018.	49
1.9 Foto	Edifícios RB1 e A Noite. VALENTINI JR, 2015.	52
1.10 Foto	Museu de Arte do Rio – MAR. VALENTINI JR, 2015.	52
1.11 Foto	Praça Mauá, parte do Morro de São Bento, Museu do Amanhã, arsenal da Marinha (à direita), Baía de Guanabara e ponte Rio-Niterói. VALENTINI JR, 2015.	53

1.12 Projeto	Detalhamento PA 4375. Assinatura de José de Oliveira Reis e outras informações. SMU/PMRJ, 1946.	56
1.13 Projeto	Detalhamento PA 4375. Contorno do Morro de São Bento. SMU/PMRJ, 1946.	57
1.14 Projeto	Detalhamento PA 4375. Praça Mauá e acesso projeto à Perimetral. SMU/PMRJ, 1946.	57
1.15 Projeto	Detalhamento PA 5042. Viaduto sobre o canal do Mangue. SMU/PMRJ, 1949.	58
1.16 Projeto	Detalhamento PA 5042. Viadutos sobre o pátio da Marítima. SMU/PMRJ, 1949.	58
1.17 Projeto	Detalhamento PA 5042. Acesso à praça Mauá e acesso ao centro. SMU/PMRJ, 1949.	59
1.18 Projeto	Detalhamento PA 5177. Proposta de via a ser criada próxima aos morros e com túnel sob parte do morro da Providência. SMU/PMRJ, 1949.	59
1.19 Projeto	Detalhamento PA 6489. Rotatória e passagem subterrânea no encontro com o prolongamento da av. Erasmo Braga. SMU/PMRJ, c. 1950.	60
1.20 Projeto	Detalhamento PA 6489. Túnel sob morro de São Bento e acesso ao túnel para Niterói. SMU/PMRJ, c. 1950.	60
1.21 Projeto	Detalhamento PA 6639. Praça Mauá sobreposta pela Perimetral outras alterações. SMU/PMRJ, 1955.	61
1.22 Projeto	Detalhamento PA 6640. Sobreposição da praça Mauá e continuação do elevador sobre a Rodrigues Alves. SMU/PMRJ, 1955.	61
1.23 Fotografia	Avenida Perimetral e obras do Museu do Amanhã vistas a partir do chão. VALENTINI JR, 2014.	62
1.24 Fotografia	Vista a partir do MAR em direção à baía de Guanabara. VALENTINI JR, 2014.	63
1.25 Projeto	Projeto de implantação, Píer Mauá. Revista aU, 2009.	65
1.26 Projeto	Projeto de Índio da Costa para o Píer Mauá, 1997. Vista aérea. Revista aU, 2009.	66

1.27	Projeto de Índio da Costa para o Píer Mauá, 1997. Vista interna.	66
Projeto	Revista, aU, 2009.	
1.28	Museu do Amanhã visto da Baía de Guanabara.	71
Fotografia	CERASOLI, 2018.	
1.29	Placas fotovoltaicas instaladas na cobertura do Museu do Amanhã.	72
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.30	Rosácea auto referencial do Museu do Amanhã.	72
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.31	Cosmos, Museu do Amanhã.	73
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.32	Terra, Vida, Museu do Amanhã.	74
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.33	Terra, Pensamento, Museu do Amanhã.	74
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.34	Antropoceno, Museu do Amanhã.	75
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.35	Nós, Museu do Amanhã.	76
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.36	Vista da Guanabara, Museu do Amanhã.	77
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.37	Interior do Museu do Amanhã (corredor lateral).	77
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
1.38	Interior do Museu do Amanhã (rampa de acesso).	77
Fotografia	VALENTINI JR, 2017.	
2.1	<i>Planta do Rio de Janeiro</i> , 1831 (recorte).	81
Mapa	Biblioteca Nacional, 1831.	
2.2	Caminho entre a praça Mauá (ponto A) e o Cais do Valongo (ponto B). Google Maps, 2018.	82
Mapa		
2.3	Entre a praça Mauá (ponto A) e o Cais do Valongo (ponto B).	83
Mapa	Google Maps, 2018.	
2.4	Vista da Rodrigues Alves a partir do MAR em 2014.	84
Fotografia	VALENTINI JR, 2014.	

2.5 Fotografia	Av. Rodrigues Alves após a demolição da Perimetral vista a partir da Praça Mauá. VALENTINI JR, 2017.	85
2.6 Fotografia	<i>Etnias</i> ou <i>Somos todos um</i> , Eduardo Kobra (fragmento). VALENTINI JR, 2017.	87
2.7 Fotografia	Diferentes tratamentos para diferentes fachadas. VALENTINI JR, 2017.	87
2.8 Fotografia	Arte e arquitetura contemporâneas. VALENTINI JR, 2017.	89
2.9 Fotografia	Edifício Vista Guanabara e mural <i>Etnias</i> a partir da baía. CERASOLI, 2018.	89
2.10 Mapa	Mapa do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana. CDURP, c. 2010.	91
2.11 Fotografia	Cais do Valongo e da Imperatriz. VALENTINI JR, 2014.	93
2.12 Fotografia	Av. Barão de Tefé vista a partir da Rodrigues Alves. VALENTINI JR, 2017.	94
2.13 Fotografia	Jardim Suspenso do Valongo. VALENTINI JR, 2014.	96
2.14 Fotografia	Placas indicativas e informativas no Cais do Valongo. VALENTINI JR, 2014.	99
2.15 Projeto	Perspectiva da implantação do projeto de revitalização do Moinho. O Globo, 2015.	109
2.16 Mapa	Áreas em que o tombamento está proibido. Blog da Raquel Rolnik, 2017.	112
3.1 Mapa	Área de abrangência do Porto Maravilha aplicada sobre mapa da cidade, 2018. Google Maps, 2018.	113
3.2 Fotografia	<i>One Charles Center</i> , Mies van der Rohe, 1963. OneCharlescenter.com, 2018.	123
3.3 Fotografia	<i>Puente de la Mujer</i> , Santiago Calatrava, 2001. Buenos Aires Ciudad, 2018.	126
3.4 Fotografia	Ponte Erasmus, Ben van Berkel, 1996. Holland.com, 2018.	127

3.5	HSBC <i>Headquarter</i> , Norman Foster, 1986.	129
Fotografia	Foster + Partners, 2018.	
3.6	<i>Bank of China</i> , I. M. Pei, 1990.	129
Fotografia	ArchDaily, 2018.	
3.7	<i>Rambla del Mar</i> , Helio Piñón e Albert Viaplana, 1994.	131
Fotografia	Barcelonas.com, 2018.	
3.8	Cartilha explicativa sobre as mudanças no sistema viário.	136
Propaganda	CDURP/Porto Novo, 2014.	
3.9	Propaganda informando sobre a demolição da Perimetral.	136
Propaganda	CDURP/Porto Novo, 2014	
4.1	Detalhe da cerimônia de abertura dos Jogos Olímpicos.	138
Fotografia	Revista Exame/Getty Images/Ian Walton, 2016.	
4.2	Moradores da Mangueira acompanham de fora a abertura das	141
Fotografia	Olimpíadas. Human Rights Watch/Tércio Teixeira, 2018.	

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**BID** – Banco Interamericano de Desenvolvimento

**BRT** – Bus Rapid Transit

**CDURP** – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária

**CEPAC** – Certificado de Potencial Adicional de Construção

**DEM** – Democratas

**IBM** – International Business Machine

**INEPAC** – Instituto Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural

**IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

**IPN** – Instituto Petros Novos

**IRPH** – Instituto Rio Patrimônio da Humanidade

**MAM** – Museu de Arte Moderna

**MAR** – Museu de Arte do Rio

**MDB** – Movimento Democrático Brasileiro

**MESP** – Ministério da Educação e Saúde Pública

**MinC** – Ministério da Cultura

**MIT** – Massachusetts Institute of Technology

**MoMA** – Museum of Modern Art

**OUC** – Operação Urbana Consorciada

**PAC** – Programa de Aceleração do Crescimento

**PFL** – Partido da Frente Liberal

**PMRJ** – Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro

**PT** – Partido dos Trabalhadores

**SMU** – Secretaria Municipal de Urbanismo

**UFF** – Universidade Federal Fluminense

**UFRJ** – Universidade Federal do Rio de Janeiro

**UNESCO** – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

**UPP** – Unidade de Polícia Pacificadora

**VOT** – Venerável Ordem Terceira de São Francisco



## Sumário

<b>Apresentação ou legendas</b> .....	19
<b>INTRODUÇÃO: Palavras em mapas</b> .....	21
<b>CAPÍTULO 1: O Amanhã é logo ali</b> .....	42
1. Via para circulação, barreira para a visão .....	49
2. A construção do Amanhã.....	64
3. Arte-arquitetura no Museu do Amanhã .....	70
4. Isca cultural e marketing urbano .....	78
<b>CAPÍTULO II: O passado está aqui</b> .....	81
1. O Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana.....	90
2. A exposição Do Valongo à Favela .....	103
3. Uma breve comparação: Valongo e Moinho Fluminense.....	108
4. Entre a expectativa e a realidade.....	110
<b>CAPÍTULO III: Entre os tempos cariocas</b> .....	113
1. Os tempos das intervenções: 1950-2017.....	114
2. Os tempos das experiências: intervenções em áreas portuárias.....	120
3. Os tempos da aceleração: PAC Cidades Históricas .....	133
4. O tempo presente .....	134
<b>EPÍLOGO: Na verdade, a cidade do Rio existe</b> .....	138
<b>CONCLUSÃO</b> .....	143
<b>PASSOS ESTÁTICOS: bibliografia e fontes</b> .....	147
<b>ANEXOS</b> .....	157
<b>Tabela 1</b> – Projetos elaborados pelo escritório Ruy Resende Arquitetura.....	158
<b>Tabela 2</b> – Lista de bens tombados e ou registrados .....	159
<b>Tabela 3</b> – Projetos e programas de intervenção urbana que incidiram sobre a região portuária do Rio de Janeiro.....	165
<b>Glossário de termos técnicos, jurídicos e urbanísticos</b> .....	168
<b>Mapas do Rio de Janeiro</b> .....	175
1. Século XVIII.....	176
2. Século XIX.....	177

3. Século XX.....	178
4. Século XXI .....	179
<b>Projetos de alinhamento (PA) .....</b>	<b>180</b>
1. PA 4375 .....	181
2. PA 5042 .....	182
3.PA 5177 .....	182
4. PA 6489 .....	182
5. PA 6639 .....	183
6. PA 6640 .....	184

## **Apresentação ou legendas**

Nas próximas páginas o leitor entrará em contato com o produto final de alguns bons anos dedicados à pesquisa sobre a cidade do Rio de Janeiro em nosso tempo presente. Um estudo sobre a cidade que partiu da reflexão sobre a dinâmica do capitalismo financeiro no século XXI e no Brasil, refletidos na produção do espaço urbano. Assim, arquiteturas, memórias e tempos estão entrelaçados com o propósito de apresentar um mapa do atual estado das coisas.

Tal mapa segue organizado em cinco partes: uma introdução, três capítulos, um epílogo e o arremate final, a conclusão com a última tinta nos contornos do mapa que se pretendeu criar. A introdução é proposta como uma breve apresentação de questões teóricas e metodológicas, ao mesmo tempo em que o mote maior – o capitalismo financeiro no Brasil – é apresentado de forma articulada com o recorte específico dessa dissertação, ou seja, o projeto Porto Maravilha. Uma questão acabou por desabrochar nesse momento: qual o lugar do historiador na discussão que se pretende estabelecer? A resposta foi tecida de forma reflexiva, em um processo dialético em que a pesquisa foi, em alguns momentos, colocada em questionamento. Dizer-se historiador do tempo presente basta para justificar um estudo que recorta o tempo a partir dos anos 2000? Das dúvidas, trago poucas certezas que, vez ou outra, se misturam com as inquietantes ideias que foram surgindo nos últimos anos.

Ideias que começam a ser exploradas no primeiro capítulo, momento em que política, economia, arquitetura e urbanismo se misturam nas ruas e quadras da capital fluminense. Cidade esta que reivindica e afirma constantemente o título de Maravilhosa, ao mesmo tempo em que se fragmenta em arenas de acordo com as pretensões de sujeitos peculiares. O primeiro mapa, ou o primeiro capítulo, é centrado na região portuária da cidade, mais precisamente na Praça Mauá, palco de um espetáculo monumental sustentado nas ideias de promoção cultural e mercantilização do espaço urbano. Aqui, por mais que sejam abordadas questões presentes, o regime de historicidade desloca o olhar para o futuro, ou o amanhã, tornado museu. Do passado, algumas marcas renovadas, convertidas em marcos pouco atrativos diante do Amanhã. Concomitante, a cidade se abre para a espoliação capitalista por meio de processos especulativos.

Se no primeiro mapa o passado é pouco observado, no segundo ele retorna transformado em amálgama de narrativas, molde de identidades, e fator de reivindicação da cidade. Se a Praça Mauá lança a história para o futuro, o Circuito Histórico e Arqueológico de

Celebração da Herança Africana, uma espécie de roteiro turístico da região portuária, busca na valorização do patrimônio histórico e cultural urbano uma forma de reformar a maravilha que seria a cidade. Do passado, como marco da herança, o cais do Valongo se destaca pela sobreposição de camadas que, por muito tempo, buscou-se silenciar. Contraponto, o Moinho Fluminense, patrimônio industrial da cidade, provoca questionamentos sobre o que fazer com os bens patrimonializados na região portuária. A própria ideia de herança é colocada em questionamento, enquanto outras como identidade e pertencimento, se encontram novamente na produção de um tipo de cidade. Tais reflexões sobre os tempos da cidade e como ela se constrói nessa engrenagem temporal, remetem à problemática da história na contemporaneidade. O terceiro capítulo deixa de lado a tentativa de construir uma representação da espacialidade da cidade, e se empenha no reconhecimento das temporalidades das balizas das intervenções urbanas.

Por sua vez, o epílogo é uma tenta mostrar o presente da cidade do Rio e Janeiro. Percebe-se que a cidade se encontra submetida a projetos que pretendem apaziguar o estado latente de confronto social, refletidos na criação de espaços de lazer e consumo que são desenhados como áreas de convívio de condomínios ou de centros de consumo. Linha comum aos mapas é a questão sobre os olhares sobre a cidade. Como vemos e entendemos o espaço urbano? Ou, mais, qual o modelo e padrão de cidade que se impõe?

Se as visões são variadas, as conclusões parecem caminhar para um mesmo caminho. Na percepção de desde a segunda metade do século XX passou a predominar os processos de construção de paisagens urbanas genéricas, organizadas como colchas de retalhos que priorizam o apaziguamento e silenciamento de divergências, em benefício do processo de espoliação do espaço urbano.

## INTRODUÇÃO: Palavras em mapas

“Mas, seja como for, a geografia da cidade é inseparável da sua história, e sem ambas não podemos compreender sua arquitetura, que é o signo concreto dessa ‘coisa humana’”.

Aldo Rossi. *A arquitetura da cidade*.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> ROSSI, 2001, p. 137-138.

Iniciar a dissertação com o pequeno trecho de Aldo Rossi foi uma escolha motivada pelas inquietações que, ao longo do trabalho de pesquisa, tornaram-se presentes, bem como pela ideia geral que orientou a escrita final: produzir um mapa a partir das observações e análises realizadas durante a pesquisa. Para tanto, é preciso apresentar algumas questões teóricas e metodológicas. Começo indicando que no trabalho *A arquitetura da cidade*, Aldo Rossi, arquiteto italiano, busca definir de forma concreta o campo do conhecimento chamado por ele de “estudos urbanos”.<sup>2</sup> Assim, o arquiteto nos apresenta ao longo de seu livro alguns exemplos, ou melhor, “fatos *concretos*” que foram utilizados para elaborar sua análise.<sup>3</sup>

De início é apresentada a ideia que orientou seus escritos: analisar os estudos sobre a cidade de forma coerente e respeitando as questões próprias de cada disciplina, que se relacionam na construção do saber urbano. Como arquiteto, Aldo Rossi não ignora sua área de formação, ao contrário, destaca a todo o momento que a cidade é uma arquitetura, ou seja, uma *construção humana*. Não nega, também, as geografias de cada caso, as histórias e memórias que as constituem, nem mesmo as relações e dinâmicas humanas das quais as ciências sociais se ocupam de forma primorosa.

Para Aldo Rossi em sua obra, e nesta dissertação, os campos do conhecimento destacados anteriormente estão relacionados de forma única na construção das análises sobre as cidades. No entanto, se em *A arquitetura da cidade* Rossi propõe uma defesa dos estudos urbanos feitos a partir da arquitetura, nesta dissertação é feita a defesa dos estudos sobre a cidade a partir da história situada no tempo presente. Essa história é identificada, muitas vezes, como sendo *do* tempo presente, sendo vista como “banalizada, controversa e ainda instável” (DOSSE, 2012, p. 05), seja porque carece de um repertório teórico e metodológico produzido dentro da própria disciplina, ou porque está submetida ao processo de vigilância das “testemunhas que podem contestar os registros históricos” (DOSSE, 2012, p. 15).

O esforço maior, diante da instabilidade do conceito, tem sido o de marcar temporalmente sua abrangência, ou seja, onde começa e até onde chega. Por isso, na França,

---

<sup>2</sup>Percebemos a atualidade do trabalho de Aldo Rossi quando realizamos o exercício de categorizar a arquitetura e o urbanismo entre os campos do conhecimento. Ora são tomados como saberes participantes das Ciências Humanas, ora categorizados como Ciências Sociais Aplicadas. A ideia de aplicação e uso remetem às questões sobre a técnica presente na arquitetura e no urbanismo. É importante, também, pontuar sobre o conceito e definição de campo (do conhecimento e ou de atuação). Para tanto, recorro aos trabalhos de Pierre Bourdieu e utilizo o termo *campo* enquanto área ou parte do conhecimento estruturado pelas relações estabelecidas entre aqueles que o compõem, orientado por códigos e definido, também, por lutas, ou disputas (BOURDIEU, 2003).

<sup>3</sup>“(…) Já escrevi que nada há de novo nisso tudo. O que importa é que, por trás dessas considerações, há fatos concretos e que esses fatos atestam a relação do homem com a cidade.”. ROSSI, 2001, p. 137.

as discussões oscilam entre o pós-guerra (décadas de 1940 e 1950), ou o período de derrocada do sistema comunista (décadas de 1980 e 1990). Ao mesmo tempo, considera-se a criação do Instituto de História do Tempo Presente (IHTP), em 1978, como marco na produção de referências teóricas. No Brasil, que não experimentou o decorrer dos tempos da mesma forma que a França, seguimos a mesma segmentação cronológica, ou seja, é contemporâneo todos os eventos que ocorreram após o começo da Revolução de 1789. Nessa linha, são contemporâneos o fim do domínio colonial, a montagem do Estado imperial e sua abolição, o fim do regime escravocrata e os titubeios republicanos. Se na França o recorte temporal do tempo presente levanta reflexões sobre seus limites, por aqui a tarefa parece ser mais complexa. Seria possível uma cronologia que fosse pautada em nossa história? O que seria *do tempo presente* para nós?

Uma possibilidade é considerar o ano de 1988 como marco, posto que a década de 1980 marcou de forma ampla uma mudança dentro das ciências humanas. No campo da história e considerando o Brasil, o desmonte do regime ditatorial e, ao mesmo tempo, o avanço em discussões sobre direitos civis, produziu um impulso pela discussão do que era contemporâneo e, também, sobre as memórias e identidades de sujeitos até então excluídos da cena pública. Institucionalmente, o serviço de proteção ao patrimônio histórico passou a orientar suas ações a partir de premissas entendidas como democráticas, ou, ao menos, representativas da pluralidade cultural do país.<sup>4</sup>

Por que o trabalho que segue seria de história do tempo presente? A princípio, concordando com os debates propostos por Dosse e Rousso, aponto que o Tempo Presente é parte da chamada história contemporânea, mas dela se diferencia por alguns aspectos bem peculiares. Existe a proximidade entre o estudioso e seu objeto de estudo – proximidade esta que permite ao historiador se aventurar corporalmente em meio a sua pesquisa – permitindo, como destacado por Rousso, a construção de uma “compreensão que vem de uma experiência da qual ele [o historiador] participa como todos os outros indivíduos” (ROUSSO, 2009, p. 202). Mais, o conjunto de metodologias e teorias aplicadas não são exclusivas do fazer historiográfico. Em outras palavras, a história *do* e *no* tempo presente se realiza com base no passado próximo e faz uso de conhecimentos e metodologias que não estão envolvidas no fazer historiográfico tradicional. Ainda assim, o distanciamento entre o que é estudado e o

---

<sup>4</sup> Fonseca (2009) reconhece que as décadas de 1970 e 1980 marcaram uma mudança na atuação do SPHAN. Comparativamente, a autora situa os pedidos e tombamentos realizados, ao mesmo tempo em que destaca a articulação do SPHAN com outras instâncias envolvidas na promoção cultural. Para a autora, as décadas marcaram, ao menos, uma transição na postura do serviço.

estudioso é necessário. Esse, situado no tempo presente, deve estar atento aos perigos da subjetividade do olhar que pode, eventualmente, ofuscar uma análise mais objetiva. Um recurso empregado nessa pesquisa, a fim de evitar tal erro, foi a observação com a intenção de perceber e descrever a realidade próxima livre de julgamentos e juízos. Em sintonia com a atividade etnográfica, esse exercício buscou reconhecer que existem histórias no tempo presente. Todavia, ressalvas são necessárias.

Se enquanto pesquisador busco me distanciar do objeto recorrendo à percepção e descrição da cidade de forma objetiva, por outro, percorro a cidade também como turista. Sou o estranho, o estrangeiro, que a cada esquina procura algo novo, uma vista nova da cidade que é meu objeto de estudo. Enquanto turista, aquele que não é carioca, que não partilha da vivência rotineira, sou em certos momentos, seduzido pelos projetos arquitetônicos e urbanísticos desenvolvidos na cidade. Transparece, então, a subjetividade que pode ofuscar a análise proposta. Mas tal aspecto deve ser compreendido como próprio ao processo de observação realizada. Ao fim, é o olhar do pesquisador que identifica, reconhece e seleciona paisagens transformadas, aqui, nos mapas.

Esse processo foi realizado com base no caminhar, no andar pela cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 2014 e 2017, atividade complementada com o levantamento bibliográfico realizado em espaço fechado e iluminado artificialmente, e também com a análise dos projetos e plantas desenvolvidos para o projeto Porto Maravilha, que se somaram às leis e decretos elaborados desde 2009 – e por que não antes mesmo desse ano, como o Estatuto das Cidades de 2001, ou questões derivadas que alcançam os idos de 1950 e 1960. A subjetividade do observador se articula, assim, com a objetividade de linhas e tintas, projetos e textos.

Os momentos de caminhada se mostraram muito importantes para a construção de um entendimento sobre a cidade do Rio de Janeiro, marcado pela já destacada subjetividade do olhar e certas imprecisões do processo de narração dos passos. Por mais complexa que seja, a proposta apresentada por Michel de Certeau, em seu capítulo “Caminhadas pela cidade”, parte da obra *A invenção do cotidiano* (DE CERTEAU, 1994), possibilita a construção de uma orientação sobre como a transposição dos *passos* em palavras opera, constituindo “um estilo de apreensão tátil de apropriação cinésica” (DE CERTEAU, 1994, p. 176).

Caminhar é movimentar-se e, ao mesmo tempo, estabelecer relações diretas (material, tátil, sensorial) com o espaço. A afirmação feita com base no argumento de De Certeau, destacado no parágrafo anterior, reconhece que o caminhar – mesmo que passível de



ser quantificável – possui para o sujeito que o pratica maior valor qualitativo, posto que atua como desencadeador do processo de apreensão e apropriação do espaço no qual está imerso. É preciso destacar que De Certeau estabelece alguns parâmetros para a atividade complexa de enunciação. Em seu trabalho reconhece que caminhar não é um simples andar, mais que isso, é desenvolver uma atividade de leitura e narração do espaço pautada em três pontos: o primeiro deles relativo ao reconhecimento e “apropriação” da forma do espaço no qual se está imerso, seguido pela “*realização* espacial do lugar” e, por fim, o estabelecimento de “relações entre posições diferenciadas”, chamadas de “‘contratos’ pragmáticos sob a forma de movimento” (DE CERTEAU, 1994, p. 177). Ver, reconhecer, apropriar-se, compreender e, por último, colocar em relação objetiva os lugares do espaço com o intuito de organizar uma narração que recorre às figuras de linguagens, tais como metáforas, sinédoques, assíndetos e elipses para descrever o que é observado.<sup>5</sup> Em outras palavras, é a ação de ler e escrever o espaço, uma prática pedestre que permite o reconhecimento e mapeamento do presente de territórios instáveis como o de cidades em constante transformação, caso do Rio de Janeiro (LIMA, 2015).

Foi em um pequeno caderno, usando uma caneta esferográfica e uma câmera fotográfica – do celular em grande parte das vezes – que registrei olhares, ideias e percepções organizadas em palavras e recortes fotográficos. Para uns, a percepção em primeira pessoa, o acúmulo de olhares produzidos pelo *eu* caracterizam a produção de documentos para outros tempos e sujeitos. Outros, ao se depararem com trabalhos contemporâneos – do século XXI – indicam certo excesso de contemporaneidade, divergências que remetem à controvérsia e instabilidade destacadas por Dosse e, também, às análises sobre nossa condição pós-moderna.<sup>6</sup>

David Harvey (2001) apresenta sua *tese* na abertura de seu trabalho *A condição pós-moderna*, indicando que experimentamos em menos de cinquenta anos – período entre as

---

<sup>5</sup>Na linguística, os quatro termos fazem referência a figuras de linguagem, ou os recursos utilizados na construção dos discursos. Metáfora e sinédoque são figuras de linguagem próximas. Nos dois casos ocorre a substituição de uma palavra por outra. Nas metáforas há a transposição do significado, ou seja, emprega-se um significante com a intenção de produzir um significado distinto do que originalmente ele teria. Sinédoque, por sua vez, ocorre quando há a transferência do significado de um termo que expressa um coletivo para um que denota o singular, ou o contrário. Assíndetos e elipses também são próximas. Nesse caso não há a substituição de palavras, mas sim a omissão seja de adjetivos ou locuções adjetivas (assíndetos) ou de outras palavras que ficam subentendidas (elipse).

<sup>6</sup> O exercício de consulta a um dicionário resulta na constatação de que *condição* está imersa no campo lexical de *estado*, *situação* e, também, *circunstância*. Em comum a estas palavras encontramos a ideia de que aquilo que se afirma como condição pode não mais ser, abrindo-se à possibilidade de mudança, ou seja, a afirmação de que algo não é estático. Assim, a pós-modernidade como *condição* é um estado em que nos encontramos e que pode deixar de ser.

décadas de 1940 e 1990 – uma mudança em nossa percepção de tempo e espaço, acompanhada “da ascensão de formas culturais pós-modernas, a emergência de *modos mais flexíveis de acumulação do capital* (meu destaque) e um novo ciclo de ‘compressão do tempo-espaço’” (HARVEY, 2001, p. 07) dentro do capitalismo. A percepção da flexibilidade aparece tanto na análise de Harvey como no trabalho de Diane Ghirardo (2002). No segundo caso, a análise organizada como apresentação de uma “história concisa” da arquitetura contemporânea, reconhece que a flexibilidade é característica de uma economia pós-fordista e pós-industrial, mais centrada em sistemas financeiros do que produtivos, e em investimentos e rendimentos do que lucro, como na versão tradicional do capitalismo. Esse novo arranjo econômico, aponta Ghirardo, se caracteriza pela velocidade, rapidez e fluxos, beneficiados pelas inovações tecnológicas aplicadas em favor da intensificação do consumo capitalista e, também, na produção artística.

Considerando a arquitetura e o urbanismo, novos *softwares* possibilitaram o extravasamento da imaginação criativa de arquitetos que transformaram linhas tortuosas ou difusas em edifícios-esculturas, que, em alguns casos, beiram a desmaterialização, em projetos que, feitos à mão livre, demandariam trabalho intenso e cálculos complexos (ARANTES, 2012; WISNIK, 2012; FOSTER, 2015).<sup>7</sup> Por outro lado, se considerarmos o processo de acumulação de capital, como aponta Harvey, experimentamos a flexibilização das formas tradicionais: os mercados financeiros internacionalizados, a supressão de leis trabalhistas, o crescimento exponencial do mercado de títulos – muitos deles *podres* – enfim, uma série de processos que, anos depois de *Condição pós-moderna* ser lançado, resultaram em crises de diversas naturezas nos países que viveram esse processo.<sup>8</sup>

Há outro traço comum entre as obras de Harvey e Ghirardo. Tanto um quanto outra identificam o fenômeno ou a ideia de compressão tempo-espaço. As revoluções tecnológicas, sobretudo nas telecomunicações e nos transportes, diminuíram os tempos necessários para trocas de informações e criaram espaços digitais que possibilitam experiências de presença desassociados da corporeidade e materialidade. Neste cenário,

---

<sup>7</sup> Diane Ghirardo destaca em *Arquitetura contemporânea: uma história concisa*, que no âmbito da arquitetura a contemporaneidade está marcada pela discussão sobre o pós-modernismo como “fenômeno estilístico” e que, então, o exercício de entendimento do que é o pós-modernismo deve ser realizado primeiro em relação ao que se opôs e depois ao que realizou (GHIRARDO, 2002, p. 02).

<sup>8</sup> Sistemáticamente, nos últimos anos, países considerados centrais no sistema capitalista experimentaram crises profundas ou períodos de recessão econômica. Também os ditos países periféricos, como o Brasil, experimentaram e ainda experimentam momentos de aumento da inflação, queda do crescimento econômico e, como reflexo, crises políticas e sociais generalizadas. Em conferência realizada em 2015 na Universidade Estadual de Campinas, David Harvey identificou certa expectativa temerosa de que a China entre em recessão em um curto prazo.

vivemos, como afirmou Pierre Nora, a aceleração da história (NORA, 1993). Nossas memórias se distanciam de nossa história “que é o que nossas sociedades condenadas ao esquecimento fazem do passado (...)” (NORA, 1993, p. 08). A compressão é sentida no encurtamento de distâncias e a desatenção às temporalidades; vivemos, como elabora Hartog, sob o domínio do *presentismo* (HARTOG, 2013), ou o reinado do presente enquanto horizonte?<sup>9</sup> Nora e Hartog ofereceram contribuições e possibilidades de análise para a questão desta pesquisa, assim como o trabalho *Não lugares*, de Marc Augé (AUGÉ, 2012), que além de lançar contribuições para a problemática dos lugares na assim compreendida pós-modernidade, foi uma fonte de inspiração – e seria injusto se não destacasse que, também, é fonte de inquietação – para o processo de pensar meu ofício enquanto historiador (que se pretende *do tempo presente*) e, sobretudo, pensar a condição pós-moderna.

Em sua obra Augé elabora, assim como Hartog em sua introdução a *Regimes de historicidade*, uma cena comum para muitos dos sujeitos que vivem a *supermodernidade* (expressão utilizada pelo antropólogo): o deslocamento de um indivíduo por cidades, utilizando-se de estradas e, principalmente, de um aeroporto. Mais que a composição de uma cena, a introdução elaborada por Augé sustenta o reconhecimento da predominância do texto e da linguagem escrita em nosso cotidiano. Estabelecemos relações por meio de mensagens escritas e enviadas por sistemas virtuais ou estampadas em placas e *outdoors*, suprimindo, então, nossos tempos e espaços. Nos aeroportos, construídos como cenários e simulações de espaços urbanos, nos destituímos de nossa “condição humana” de sujeitos sociais e adentramos em um espaço de individualidade e de pouca comunicação.<sup>10</sup> Mantemos apenas os ouvidos atentos e os olhos focados nas indicações por escrito. É neste lugar, nesta construção humana, que a supermodernidade se manifesta de forma mais perceptível. Assim compreendem, também, Hartog, historiador, e Koolhaas, arquiteto neerlandês autor de *Cidade genérica* e *Espaço-lixo* (KOOLHAAS, 2014).<sup>11</sup> É diretamente com Koolhaas que Hartog, por sua vez, estabelece diálogo na introdução de *Regimes de historicidade*.

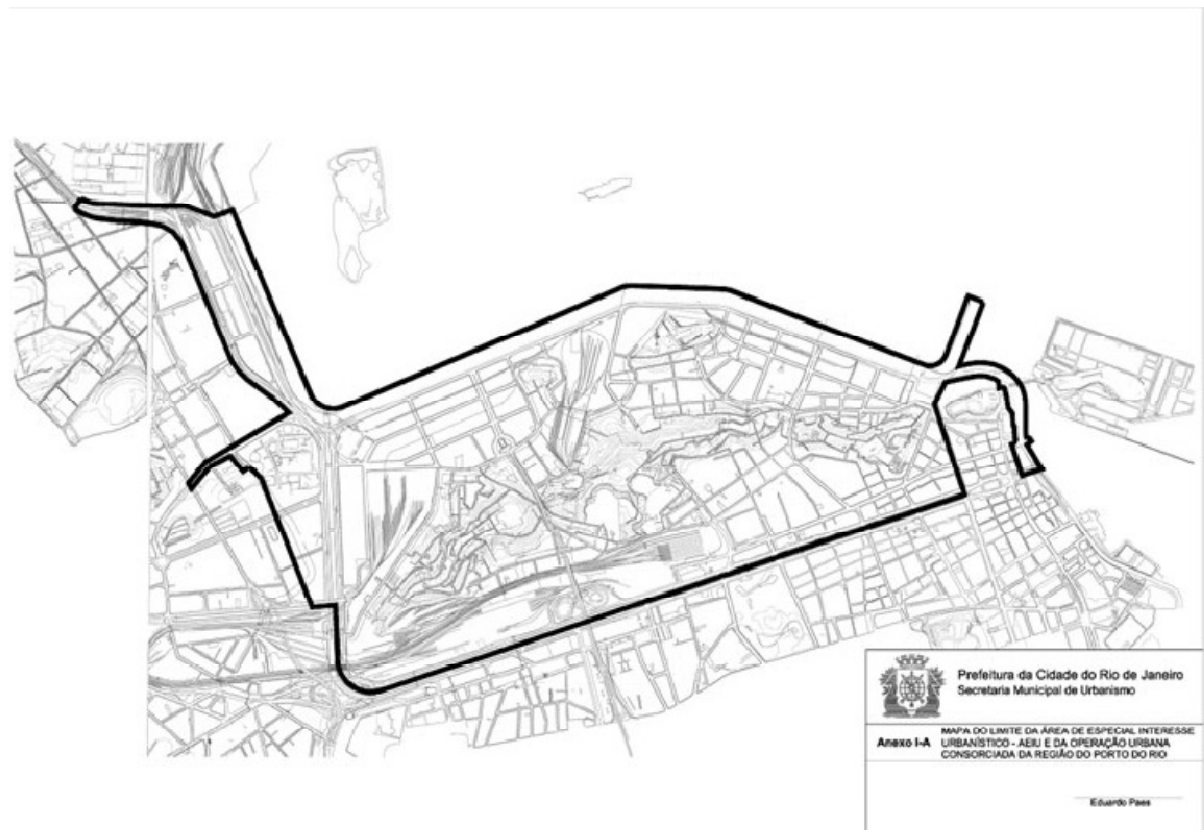
<sup>9</sup>Hartog dialoga, em sua hipótese, com o trabalho de Reinhart Koselleck, que buscou analisar a semântica dos tempos, propondo o reconhecimento de duas balizas temporais: o espaço de experiência e o horizonte de expectativa. Na distância existente entre elas a história se mostraria operante. Hartog se aproxima do proposto por Koselleck e argumenta no sentido de destacar que, no presente, espaço de experiência e horizonte de expectativa se aproximam. Ver: KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

<sup>10</sup>Como mencionado anteriormente, a *condição humana* é uma das preocupações de Hannah Arendt. Em seu trabalho *A Condição Humana*, Arendt se preocupou em elaborar rica análise sobre as esferas públicas e privadas da vida humana.

<sup>11</sup>Ver: KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre a cidade**: Grandeza, ou, O problema do grande; A cidade genérica; Espaço-lixo. São Paulo: Gustavo Gili, 2014. *E-book*.

Quais as relações destas breves pontuações com o objeto central desta dissertação? Antes de responder completamente é preciso apresentar rapidamente a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, ou *Porto Maravilha*, criado em 2009 por meio de lei complementar que modificou o plano diretor da cidade do Rio de Janeiro.<sup>12</sup>

**Imagem 0.1** – Área de abrangência da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro.



Fonte: SMU/PMRJ (2009).

Nos últimos anos, o projeto se configurou como uma grande iniciativa de reorganização das estruturas urbanas consolidadas demandando a ação conjunta entre poder público e agentes privados para a ocupação e aproveitamento de espaços urbanos.<sup>13</sup> Ressalva

<sup>12</sup> PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5?OpenDocument>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>13</sup> O Porto Maravilha não é o único processo de intervenção no espaço urbano a ser posto em prática no Brasil. Uma biografia das intervenções urbanas é possível de ser construída, retomando casos como o do Pelourinho em Salvador, Recife Velho, na capital de Pernambuco, Estação Docas, em Belém do Pará, bem como projetos não

importante: utilizar a palavra *reorganização* é uma estratégia para, ao fim, fugir de máscaras que possam orientar olhares positivos ou negativos *a priori*, antes que se estabeleça a análise de todo o processo, considerando suas complexas formas e estruturas.

De fato, uma grande preocupação ao longo da elaboração da pesquisa e de seu produto final, esta dissertação, foi o uso da palavra *reforma* e outros vocábulos que gravitam em seu entorno, como *revitalização*, *recuperação* e *requalificação*, vocábulos que são parte de uma “alegre linguagem” (GHIRARDO, 2002, p. 249). Em comum entre estas palavras encontramos, indiretamente, a ideia de *decadência*. A forma de algo ou de alguma coisa estaria, pressupõe-se, comprometida por algum motivo. Logo seria necessário fazer outra forma, ou refazer a forma. Reformar. A mesma ideia está presente em *revitalizar*, *recuperar*, *requalificar*, cada qual com sua raiz. Assim, é preciso revitalizar porque não há vida. É preciso requalificar porque não há qualidade ou, ainda, regenerar, gerar outra vez.<sup>14</sup> Estes foram e são em muitas cidades do Brasil e do mundo, os principais argumentos que sustentam as iniciativas de intervenções urbanas.<sup>15</sup>

Geralmente, nas narrativas sobre as cidades, a decadência do espaço urbano é relacionada aos desdobramentos da implantação do urbanismo moderno. Jane Jacobs (JACOBS, 2011), urbanista norte-americana, lançou, em 1961, o livro *Morte e vida de grandes cidades* – no original *Death and life of great american cities* – identificando nas propostas e realizações do urbanismo *ortodoxo*, como a autora nomeou o urbanismo moderno, os elementos que levaram à decadência de regiões de Nova York e outras cidades dos Estados Unidos.<sup>16</sup> Sua análise centrada na problemática específica da implantação das propostas *ortodoxas* do urbanismo – vias expressas, blocos de habitação –, levou a compreensão de que a rua, tida como principal elemento na sustentação da vitalidade das cidades, teria encontrado

---

realizados como o Nova Luz, em São Paulo. Na própria capital fluminense são vários os projetos de intervenção elaborados desde 1980. Em 2016 foi lançado pela PUC-Rio o número 57 da revista *Estudos Históricos* que trouxe como eixo central o tema do patrimônio. Nele foram incluídos alguns artigos sobre as políticas patrimoniais na cidade do Rio de Janeiro que buscaram atuar na região central da capital. Ver:

<sup>14</sup> Regeneração, reabilitação, renovação, revitalização e requalificação dizem sobre processos semelhantes, mas constituídos por práticas distintas. Para uma análise sobre as diferenças existentes entre esses termos ver: MENDES, 2013.

<sup>15</sup> Diane Ghirardo destaca, como apontado, a existência de uma “alegre linguagem” que se contrapõe às mazelas que existem – ou existiram – em centros urbanos. Faz parte dessa linguagem, se acordo com a autora, as palavras *revitalização*, *enobrecimento* e *renovação*, sempre sustentadas na ideia de “(...) transformação de algo negativo – ‘morto’, pobre, improdutivo – em algo produtivo, reintroduzindo a ‘nobreza’, ou seja, gente de classe média, mais próspera e educada, em áreas que agora são ‘vivas’” (GHIRARDO, 2002: 249). A autora complementa associando ao exposto, o processo de exclusão de partes da cidade por meio da associação entre linguagem e projeto, aprofundando a segregação urbana.

<sup>16</sup> Utilizo o título da 3ª edição da tradução brasileira, publicada em 2011 pela editora WMF Martins Fontes. Nela, é feito uso da conjunção *de* no singular e sem a flexão de gênero (*das*).

sua *morte* em decorrência do ordenamento urbano imposto pelo modernismo. Se as ruas estavam mortas, logo, partes das cidades também estariam. A mesma crítica ao urbanismo moderno encontramos no trabalho de James Holston, que em *A cidade modernista* (HOLSTON, 1993), estabeleceu como objeto Brasília, cidade inaugurada no mesmo momento em que Jane Jacobs lançava seu livro. Citar a nova capital brasileira abre caminho para pensarmos a narrativa da arquitetura e urbanismo modernos no Brasil. A cidade projetada por Lúcio Costa com os edifícios de Niemeyer, ganhou status de marco do urbanismo moderno no país, mas não é a única experiência e referência para pensarmos sobre esse momento da história da arquitetura e urbanismo.

No Rio de Janeiro, a antiga capital, as estruturas urbanas e formas arquitetônicas foram modificadas e pensadas a partir de referenciais modernos. Além de edifícios marcos como as sedes do Ministério da Educação e Saúde Pública (MESP) e do Museu de Arte Moderna (MAM), e a urbanização da Barra da Tijuca – projetos elaborados pelo grupo de arquitetos cariocas formado por Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Eduardo Affonso Reidy, com contribuições de Carmem Portinho e José de Oliveira Reis, engenheiros –, a forma urbana já existente também se fez outra a partir das premissas modernas. Avançando ora sobre a baía de Guanabara, ora sobre a própria cidade, um conjunto de vias expressas foi construído ao longo da segunda metade do século passado. Assim, hoje temos, por exemplo, as chamadas linhas (vermelha e amarela) e tínhamos a av. Perimetral que se conectava com a avenida-parque (ou parque-avenida) realizada no Aterro do Flamengo, uma versão menos autoritária do modernismo. Sob os primeiros caminhos erguidos sobre a cidade e deslocando a circulação de automóveis para um nível que não o da rua, a cidade teria encontrado sua *decadência*, retomando a crítica de Jane Jacobs.

Há, também, o discurso que atribui a *decadência* da capital fluminense à construção de Brasília. Desde a década de 1960, com a transferência da capital para o Planalto Central, gestou-se na mentalidade carioca a ideia de decadência associada ao esvaziamento do centro político, perda de prestígio econômico e intensificação do processo de suburbanização, ou a ocupação de áreas na zona norte e oeste da cidade, bem como dos morros localizados no centro, já ocupados desde o começo do século, e na zona sul. Nessa perspectiva, a cidade teria se desenvolvido devido à sua condição de capital imperial e federal, portanto, sem o atributo político, sua vitalidade estaria em risco. Todavia, considerando historicamente o Rio, é possível identificar que boa parte de seu desenvolvimento esteve associado às atividades

portuárias ali realizadas.<sup>17</sup> Além do embarque e desembarque de mercadorias, a região portuária concentrou nos séculos passados, boa parte da produção industrial que, eventualmente, era despachada nas embarcações atracadas ali por perto. Todavia, em nosso século essa não é a mais a realidade. Os complexos produtivos, como o Moinho Fluminense, deixaram de funcionar sobrevivendo apenas as estruturas físicas, em ruínas, dos lugares de produção. Se a presença do capital financeiro está associada ao desenvolvimento e permanência de capital cultural em determinados lugares da cidade, na contramão, a ausência resulta no esvaziamento. Decorre dessa ideia a afirmação que identifica a *decadência* e *degradação* dos bairros que compõem a região portuária (Saúde, Santo Cristo e Gamboa). São estes os lugares compreendidos pela ótica do poder municipal como estando vazios de vida, vazios de (boas) formas e necessitando, portanto, de intervenções urbanas.<sup>18</sup>

O tamanho e impacto das intervenções são proporcionais ao enraizamento do discurso de degradação na mentalidade e na fala das autoridades e, principalmente, aos objetivos esperados. Assim, ainda no século passado, a prefeitura do Rio de Janeiro tomou iniciativas administrativas que visavam elaborar e colocar em prática projetos que conferissem à região portuária da cidade uma nova identidade, que negasse aquela de degradação. A despeito de qualquer realidade constatada na região, o poder público atrelou a ótica de *morte* da cidade à constatação equivocada de que se tratava, também, de uma região vazia, sem ocupantes, o que permitiu a instalação não só de práticas vistas como negativas, mas também de sujeitos e toda sorte de corruptelas que se somavam e garantiam a essa região da cidade títulos opostos aquele de *Cidade Maravilhosa*.

---

<sup>17</sup> O Rio foi capital da colônia, capital real, capital imperial e capital da República. No século XVIII a extração de minerais preciosos na região Sudeste motivou a mudança da capital de Salvador para o Rio de Janeiro. Em 1808, com a mudança da capital de Portugal para o Brasil, a cidade capital colonial se transformou em capital real. Com a independência manteve seu status. A região portuária, ao longo deste período, foi se expandindo desde o que hoje é a Praça XV até a atual região do Caju. Nas primeiras décadas da República – séc. XX – o porto sofreu forte reorganização e aumento de sua retroárea (área adjacente ao porto ocupada com atividades complementares ao embarque e desembarque) com a criação de aterros na baía de Guanabara, construção de avenidas e ramais ferroviários – as reformas de Pereira Passos. Somente na segunda metade do século passado a atividade portuária da cidade passou por uma reorganização com a diminuição da retroárea e a construção de outro porto na cidade de Sepetiba. De qualquer maneira, ainda hoje o porto do Rio e, por consequência, a Baía de Guanabara, são lugares com intensa navegação e trânsito de pessoas e mercadorias.

<sup>18</sup> Considerando a topografia dos três bairros apontados, Saúde, Santo Cristo e Gamboa, temos que uma parte deles está em morros – Providência e Conceição – enquanto outra, em uma região plana criada com o aterramento de parte da baía de Guanabara durante as obras de modernização do porto do Rio. Nos morros a ocupação e consequente urbanização é, sobretudo, marcada pela divisão em pequenos lotes e uso residencial. Já na parte aterrada, devido à proximidade com o cais do porto, os lotes são, geralmente, maiores e ocupados por indústrias, galpões, armazéns e inclusive pátio e oficinas ferroviárias. Em sua maior parte, as estruturas associadas ao processo de industrialização da cidade e desenvolvimento o porto, estão abandonadas ou já foram demolidas.

**Imagem 0.2** – Mapa da região portuária com destaque do relevo.



Fonte: Google Maps (2018).

Assim, desde a década de 1970, onze projetos ou programas desenvolvidos pela prefeitura propuseram a intervenção nessa região. Outros, focaram em áreas mais centrais da cidade e, também, nas favelas existentes. Nessas últimas, passou valer a simples regularização fundiária como proposta de integração. Tal medida, além de ignorar as particularidades das áreas selecionadas, abre oportunidades para a atuação de empreiteiras e construtoras que, motivadas pelas localizações privilegiadas, geralmente morros próximos a áreas valorizadas – como é o caso do morro do Vidigal ou Dona Marta na zona sul – passam a atuar como negociadoras de propriedades recém regularizadas.<sup>19</sup> Valendo-se de arranjos políticos, em 2009, depois de décadas de projetos e iniciativas, a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro anunciou o projeto de intervenção, na região portuária, chamado de Porto Maravilha – estabelecendo relação com o título da cidade – e proposto como central no processo de reafirmação da cidade como maravilhosa. O ano do anúncio não pode ser desconsiderado de seu contexto histórico mais amplo.

Foi o penúltimo ano do segundo mandato do então presidente Luís Inácio Lula da Silva, eleito pela primeira vez em 2002 e reeleito em 2006. Seus governos foram os primeiros conquistados pelo Partido dos Trabalhadores (PT), criado nos últimos anos da Ditadura Civil-

<sup>19</sup> Ver: RIBEIRO, Manoel. Direito ou gentrificação? *Le Monde Diplomatique Brasil*. São Paulo, set. 2017. Disponível em <<http://diplomatique.org.br/direito-ou-gentrificacao/>>. Acesso em 03/02/2018.



Militar a partir de um amálgama formada por intelectuais, operários, membros da Igreja Católica e políticos de esquerda. De 2002 a 2009, Lula colocou em prática o projeto de governo que buscou distribuir renda e amenizar a desigualdade social. Sua sustentação recorreu à cooptação política, garantindo a governabilidade e a aprovação de projetos no Congresso Nacional, e na promoção de uma aparente conciliação de classes, na medida em que não atacava nem deslegitimava os privilégios sociais. Ao fim de quase oito anos de governo, o Brasil havia experimentado expressivo crescimento econômico fomentado pelo consumo interno, inflado pela concessão de crédito, e pelo crescimento das exportações.<sup>20</sup> O ano de 2009, então, era o auge do programa de crescimento e desenvolvimento proposto pelo PT, e sua apoteose foi a nomeação do Rio de Janeiro como *Cidade Olímpica*.<sup>21</sup> Todavia, considerando o contexto econômico internacional, o país experimentava algumas ameaças. Nos anos anteriores uma crise econômica quase devastou o sistema financeiro e hipotecário dos Estados Unidos e produziu efeitos variados em países de todo o mundo. O Brasil, vivendo sua prosperidade econômica pautada pelo consumo e pela exportação de bens primários, *commodities* agropecuárias e minerais, afirmava, na voz do ex-presidente, que a crise era apenas uma “*marolinha*”.<sup>22</sup>

De fato o país, dentre as maiores economias do mundo, foi o que, naquele momento, experimentou os efeitos menos danosos da crise dos *subprimes* norte-americanos. Assim foi não só pela característica da economia nacional que historicamente se sustenta na exportação de *commodities*, mas, também, pela opção do governo em financiar maciçamente a construção civil.<sup>23</sup> Para tanto foram lançados os programas Minha Casa, Minha Vida (MCMV) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), responsáveis por subsidiar empresas de construção civil, seja para aumentar o número de habitações comercializadas, ou

<sup>20</sup> Para iluminar a questão, em 2010 o país cresceu 7,5% e entre os anos de 2001 e 2010 o crescimento médio por ano foi de 3,6%. Ver SPITZ, Clarice. PIB brasileiro fecha 2010 com crescimento de 7,5%, maior desde 1986, aponta IBGE. **O Globo**. Rio de Janeiro. 03 mar. 2011. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/pib-brasileiro-fecha-2010-com-crescimento-de-75-maior-desde-1986-aponta-ibge-2815938>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>21</sup> Ver: BRUM, Eliane. O Brasil chega à Olimpíada sem cara. **El País**. [s.l.]. 03 ago. 2016. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/01/opinion/1470057923\\_856909.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/01/opinion/1470057923_856909.html)>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>22</sup> Em 2008, o então presidente Lula, durante campanha eleitoral para as eleições municipais em São Bernardo do Campo, então reduto do Partido dos Trabalhadores, referiu-se à crise econômica pela qual passava os Estados Unidos como um tsunami, onda gigante com alto poder de destruição. Buscando afastar rumores sobre uma eventual crise econômica brasileira em decorrência da norte-americana, Lula, metaforicamente, afirmou que caso o país enfrentasse algo parecido, seria uma “*marolinha*”, ou seja, uma pequena onda sem o poder destrutivo de um tsunami. GALHARDO, Ricardo. Lula: crise é tsunami nos EUA e, se chegar ao Brasil, será ‘*marolinha*’. **O Globo**. Rio de Janeiro. fev. 2012. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/lula-crise-tsunami-nos-eua-se-chegar-ao-brasil-sera-marolinha-3827410>>. Acesso em: 03 fev. 2018..

<sup>23</sup> As elevadas taxas de crescimento da China mantiveram as exportações brasileiras de bens primeiros em alta, mitigando os efeitos da crise.

para, em teoria, diminuir os impactos negativos da infraestrutura do país nos processos produtivos. Tais projetos foram postos em prática em nível federal e contaram com o apoio de governadores e prefeitos, bem como de todo o poder legislativo e judiciário, que estavam, aparentemente, envolvidos na promoção do projeto lulopetista que garantia prosperidade econômica e distribuição de renda, ao mesmo tempo em que se mantiveram arranjos sociais desiguais e privilégios, sustentando uma forte máquina eleitoral. Tomando-se esferas menores, neste caso a municipal, percebemos que a elaboração e realização do Porto Maravilha também se inserem na opção política de fomentar a construção civil.

Nessa breve explanação identifico e reforço as já mencionadas características particulares da história feito no tempo presente: o diálogo com outras disciplinas e a relação com o passado recente. Os parágrafos anteriores trazem informações sobre fatos geralmente abordados por geógrafos, sociólogos e cientistas políticos, que estampam páginas de jornais, e falam sobre um passado que ainda é presente em nossa experiência imediata, que ainda é atual.<sup>24</sup> Mais do que incorporar outros olhares para a pesquisa histórica, a retrospectiva coloca em evidência, ou ao menos indica um possível olhar, para a flexibilização dos modos de acumulação de capital – parte de nossa condição pós-moderna, como identificou Harvey – que foram colocados em prática no país nas últimas décadas.

Se nos ativermos à questão dos conhecimentos que compõem esta pesquisa, temos que além dos já mencionados, recorro constantemente à arquitetura e urbanismo. Devido a este exercício, a pesquisa acabou por se transformar também em um trabalho sobre a história da arquitetura e urbanismo contemporâneos. O Porto Maravilha, enquanto intervenção em um espaço urbano consolidado, demandou a elaboração de projetos para alinhamento de ruas, implantação de calçamentos, infraestrutura de abastecimento de água e esgotamento, bem como rede elétrica e de telecomunicações, e também mobiliário urbano (bancos, postes, pontos de ônibus e paradas do VLT, por exemplo). Mais do que isso, o projeto tem se caracterizado pela implantação de projetos arquitetônicos que demarcam a criação no Rio de Janeiro de uma paisagem urbana genérica e análoga àquelas encontradas em Nova York, Londres ou Hamburgo. Estaríamos acompanhando a construção de uma “cidade genérica”?(KOOLHAAS, 2014) Ou seja, um tipo de espaço urbano sem características próprias, exceto os resquícios de algum passado que se conservam como memórias de uma

---

<sup>24</sup>Em 2015, na já mencionada conferência realizada na Universidade Estadual de Campinas, David Harvey teceu uma série de considerações sobre o capitalismo contemporâneo e a produção dos espaços urbanos. O geógrafo apontou que, desde 2008, a China, país com as mais elevadas taxas de crescimento econômico nas últimas décadas, optou pelo fomento da construção como forma de prevenir e evitar uma crise financeira. Lá, o projeto governamental envolveu, além de obras de infraestrutura, a construção de cidades no interior no país.

cidade que não existe mais, que se constrói em diversos lugares do mundo e são assinadas, em alguns casos, por arquitetos que compõem o *star system* (FOSTER, 2015) – o que torna possível apontar para o debute do Brasil no catálogo de grifes arquitetônicas –, e mantendo relação direta com a acumulação de capital.

Maior expoente no caso Porto Maravilha é o projeto de Santiago Calatrava para o chamado Museu do Amanhã.<sup>25</sup> Trata-se de um edifício cercado pelas águas da Guanabara, coberto por uma estrutura branca alongada, que avança para além do prédio principal em direção à Praça Mauá e à baía. O museu, erguido no antigo Píer Mauá, frente à Praça Mauá, uma das extremidades da Av. Rio Branco (antiga Av. Central), é uma instituição financiada pelo Banco Santander, de mesma nacionalidade que seu arquiteto, e concebido pela Fundação Roberto Marinho – associada ao maior conglomerado de telecomunicações do país, o Grupo Globo – em parceria com a prefeitura do Rio de Janeiro.<sup>26</sup> Se a proposta do trabalho é falar sobre o capitalismo e sua articulação com o espaço urbano, Santander e Globo são dois atores de peso.

O primeiro passou a atuar de forma intensiva no Brasil a partir do ano 2000 com a compra do Banespa, antigo banco estatal do estado de São Paulo.<sup>27</sup> Com sede na Espanha, e fundado em 1856, o Santander figura como o maior banco da zona do euro e atua em países como Reino Unido, Estados Unidos, Moçambique e Brasil. Aqui, em 2016, foi considerado pelo Banco Central o sexto maior banco, com patrimônio líquido de R\$ 60,12 bilhões e lucro de R\$ 1,226 bilhão.<sup>28</sup> Suas atividades no Brasil, além da aquisição inicial do Banespa,

---

<sup>25</sup> O escritório Ruy Rezende Arquitetura, responsável pelo Parque Madureira, na zona norte do Rio, e pela sede da L’Oreal na região portuária, ficou responsável pelo gerenciamento da obra. No site do Museu é possível encontrar uma breve descrição sobre o projeto em que é apontado o cuidado com o desenho para não criar conflito com as arquiteturas já existentes no entorno. Disponível em <http://museudoamanha.org.br/pt-br/content/arquitetura-de-santiago-calatrava>.

<sup>26</sup> O complexo arranjo empresarial envolvido na realização e manutenção do museu envolve, ainda, a Shell, empresa anglo-holandesa responsável pela extração, refino e distribuição de petróleo e pesquisa de novas fontes de energia, atuando como mantenedora da instituição; as empresas Engie, francesa envolvida na produção e distribuição de energia proveniente do gás natural e fontes renováveis, IBM, norte-americana que atua na área de tecnologia da informação, como produtora de hardwares e softwares, e fornecimento de suporte para sistemas digitais, e IRB Brasil Resseguros, envolvida no mercado de resseguros, como patrocinadoras. O Grupo Globo, além do envolvimento por meio da Fundação Roberto Marinho, é apontado como parceiro estratégico. Os governos estadual e federal, além do municipal, complementam o conjunto de atores. Ver: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/parceiros>>. Acesso em: 14 fev. 2018.

<sup>27</sup> SANTOS, Chico; CLEMENTE, Isabel; SOUZA, Leonardo. Santander paga R\$ 7,05 bi por banco; ágio vai a 281%: Unibanco e Bradesco fazem propostas próximas do mínimo; Itaú desiste. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, p. 1-1. 21 nov. 2000. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2111200002.htm>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>28</sup> SALOMÃO, Karin. Os 20 maiores bancos do Brasil em valor de ativos: O Banco do Brasil continua sendo a maior instituição do setor, com R\$ 1,344 trilhão em ativos. **Exame**, [s.l.], 13 set. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/os-20-maiores-bancos-do-brasil-em-valor-de-ativos/>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

que ancorou as atividades espanholas por aqui, envolvem o financiamento de pesquisas e do desenvolvimento acadêmico tendo firmado parcerias com universidades como a Unicamp. De acordo com dados disponibilizados pelo próprio banco e considerando sua atuação global, são 1183 universidades e instituições acadêmicas, distribuídas por 21 países, com as quais possui parcerias. Somente no ano de 2016 foram ofertadas 36.684 bolsas de estudos.<sup>29</sup> Para termos uma ideia da capacidade de inserção da marca, a Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), universidade pública paulista, também em 2016, passou a estampar os cartões universitários com o logotipo do banco, o que desencadeou protestos por parte dos estudantes.<sup>30</sup> Além de atuar como financiador de pesquisas acadêmicas, entre os anos de 2008 e 2012 o Santander deteve o direito de nome do campeonato interamericano de futebol, a Copa Libertadores da América, sendo que nesse período o torneio passou a ser identificado com o nome do banco.

A Globo, por sua, com sede no Rio de Janeiro e fundada em 1965, beneficiando-se do novo regime político que passou a vigorar em 1964, é detentora de empresas como TV Globo, Globosat, Globo Filmes e Sistema Globo de Rádios, responsáveis pela produção e transmissão de conteúdo para televisão, cinemas e rádios; Editora Globo e Infoglobo, com produção de livros, revistas e jornais; Som Livre, com produção voltada para o mercado de músicas; ZAP, portal de classificados, e Globo.com, provedor de internet.<sup>31</sup> O grande número de empresas encabeçadas pelo grupo o posicionam como grande agente na criação, difusão e controle de informações no país. Sua marca está presente em diversos produtos e por meio da Fundação Roberto Marinho, nome de seu fundador, é responsável pela proposição e desenvolvimento de diversas atividades e programas filantrópicos e culturais. Chamada de “casa de projetos” em sua página oficial, a fundação atua como articuladora de diferentes agentes, sejam eles públicos ou privados, visando a promoção de programas educativos, culturais e de preservação ambiental.<sup>32</sup>

Outra empresa envolvida no projeto do Museu do Amanhã é a IBM, responsável por uma cadeia produtiva que envolve equipamentos, programas e manutenção de sistemas digitais, e apresentada como patrocinadora do museu. Sua atuação, para além dos serviços

---

<sup>29</sup>As informações estão disponíveis na página oficial do Grupo Santander, no endereço eletrônico [www.santander.com](http://www.santander.com).

<sup>30</sup>MARCHEZI, Fabiana. Alunos da Unicamp protestam contra carteirinha estudantil atrelada a banco. **Uol Educação**. Campinas, Sp. 01 mar. 2016.

Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/noticias/2016/03/01/alunos-da-unicamp-protestam-contracarteirinha-estudantil-atrelada-a-banco.htm>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>31</sup> Informações disponíveis em <http://grupoglobo.globo.com>.

<sup>32</sup> Informações disponíveis em <http://www.frm.org.br/a-fundacao>.

tradicionais, envolve a proposição do projeto *Smarter Cities*, iniciativa que propõe uma nova abordagem cognitiva das cidades, propondo o uso de plataformas digitais de coleta e análise de dados, para a identificação de problemas e proposição de soluções nas dimensões estruturais, sociais e políticas das cidades. Para o Rio, a IBM mobilizou duas equipes de funcionários para o *Smarter Cities Challenge*, ou desafio cidades mais inteligentes. Findo o desafio, algumas propostas foram lançadas para a administração pública, entre elas a institucionalização de práticas digitais, como o uso de redes sociais para a promoção da imagem da cidade.<sup>33</sup>

**Imagem 0.3 – Museu do Amanhã, Santiago Calatrava.**



Fonte: VALENTINI JR (2015).

Em comum entre Santander, Globo e IBM, o Museu do Amanhã, um museu sem acervo de arte. No lugar de quadros e esculturas encontramos instalações tecnológicas que permitem ao visitante a interação com nada menos que nosso futuro, ou o *amanhã* que encontramos em seu nome. O visitante do museu é convidado a deixar seu presente e realizar um deslocamento temporal primeiro ao passado remoto, momento de formação de nosso planeta e surgimento da vida, depois até um futuro que já se apresenta historicizado. O museu funciona como um alerta, ou um aviso de que é necessária a atenção sobre nossa condição. Para além do debate sobre o tempo, a construção do Museu do Amanhã e do Museu de Arte

---

<sup>33</sup>Para outras informações ver: <[https://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/smarter\\_cities/overview/](https://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/smarter_cities/overview/)> e <<https://www.smartercitieschallenge.org/cities/rio-de-janeiro-brazil/>>. Acesso em: 16 fev. 2018.

do Rio (MAR), na Praça Mauá, como parte do projeto Porto Maravilha, abre o debate sobre as relações entre arquitetura e arte e as implicações para a cidade. Para tanto, os trabalhos de Diane Ghirardo (2002), Otília Arantes (2013), Hal Foster (2015) e Pedro Arantes (2012) foram fundamentais.

Busquei dialogar com os quatro trabalhos para construir a análise sobre a arquitetura contemporânea no mundo e no Brasil. Do terceiro, publicado originalmente em 2011 e traduzido no Brasil em 2015, *O complexo arte-arquitetura*, veio a formulação sobre o que se enuncia em seu título: o complexo formado por arte e arquitetura como uma relação de “subordinação capitalista do cultural ao econômico” (FOSTER, 2015, p. 13), novamente a questão da acumulação, seja pela flexibilização ou, agora, pela imposição de novo arranjo entre partes. Além desta relação, estabelecem-se outras que não são exclusivas das partes que o compõem. Explico: para além de arte e arquitetura e como uma gera e ou fomenta a outra, arte-arquitetura produzem efeitos maiores no espaço urbano. Penso, neste ponto, no aspecto de valorização imobiliária dos entornos, resultante do desenvolvimento de projetos artísticos (culturais) e arquitetônicos – especialmente os de *grife*.

Assim, buscando compreender como o capitalismo em sua forma contemporânea se relaciona na produção dos espaços urbanos, o projeto Porto Maravilha e seus efeitos sobre a cidade do Rio de Janeiro se tornaram objeto de análise. Como orientação inicial, serão considerados os lugares, criados e mantidos em relação mútua e contínua, ocupados por uma arquitetura e um urbanismo novos, bem como seus aspectos institucionais e regulamentador, e os usos políticos decorrentes, que evidenciam disputas simbólicas e marcas concretas das tensões entre sujeitos diversos. As relações entre cultura-arquitetura-urbanismo, já pinceladas nos parágrafos anteriores, estarão presentes nas próximas páginas, englobando questões como os efeitos sobre a sociedade e sobre as dinâmicas interpessoais. Outro ponto é a constituição do espaço urbano como mercado de consumo e, sobretudo, como mercadoria sujeita a flutuações, especulações e espoliações.

Para tanto, o texto que encerra os anos dedicados à pesquisa, leitura e análise sobre a cidade do Rio de Janeiro, está dividido em quatro momentos, três capítulos e um epílogo, próximos a pequenos mapas, elaborados por meio de palavras e imagens. A opção pelos mapas é fruto da atividade de reconhecimento das transformações nas estruturas e paisagens urbanas, engrenagem da pesquisa. As observações, enquanto atividades de mapeamento, permitiram a articulação do ambiente construído, a cidade, com as representações coletivas (ZUKIN, 2000). Buscou-se mapear as *arenas culturais* existentes na região portuária, visando dar clareza ao reconhecimento da cidade e ao processo de transpor

as caminhadas em palavras.<sup>34</sup> Tornou-se legível, então, que as representações coletivas, ou as imagens que se constroem sobre a cidade, são produto das marcas deixadas por diversos sujeitos dotados de práticas particulares e definidores de sociabilidades diversas (GORELIK, 2016, p. 17).

Aqui, os atores são substituídos, a princípio, por um ator que se mostra como uma quimera, uma mistura de dois agentes que se relacionam, na contemporaneidade, de formas diversas: o poder público responsável por montar o ambiente legal e econômico para a construção dos marcos permanentes na cidade que propõem uma nova forma de sociabilidade, e o poder privado, aquele formado por investidores, incorporadores, construtoras que atuam dentro e fora do Estado, de forma complementar ou, muitas vezes, suplementando o poder público. Expressão dessa quimera são as parcerias público-privadas, as PPPs ou consórcios formados pelo poder público e empresas privadas.<sup>35</sup> Indiquei que o ator é essa entidade jurídica (PPP) *a princípio*, porque quem se desloca pela cidade e cria marcos efêmeros que demarcam o espaço, são os cidadãos, os transeuntes. A imposição *de cima para baixo* – fazendo uso da costumeira hierarquia Estado-sociedade – de formas urbanas novas é um aspecto do processo exposto ao longo da dissertação e em diálogo com o conceito de gentrificação.

Essa discussão será aprofundada no primeiro capítulo, junto ao debate sobre a construção do complexo formado pela Praça Mauá, MAR e Museu do Amanhã, primeira parte do mapa da região portuária; arquitetura contemporânea *de grife* e arquitetura moderna *revitalizada* estão nesta arena em contanto e estabelecem alguns diálogos – ou silêncios. Ao mesmo tempo, criam o ponto mais enobrecido de todo o Porto Maravilha, coincidentemente bem ao lado do cais de turistas da cidade e no vazio surgido após a demolição da Av. Perimeral. Serão, assim, propostas duas entradas para análise: a urbanística, focando a

---

<sup>34</sup> A expressão “arenas culturais” foi cunhada por Richard Morse (1995), e reflete a uma experiência da cidade que evidencia a condição humana no ambiente urbano. Como aponta Morse, “as cidades tornam-se teatros e nossos informantes, atores.” (MORSE, 1995, p. 205). Trazendo para o presente, o conceito de arenas culturais tornou-se parte do título do trabalho organizado por Adrián Gorelik e Fernanda Arêas Peixoto, lançado em 2016, *Ciudades sudamericanas como arenas culturales*. Ver:

<sup>35</sup> É próprio do arranjo capitalista avançado a formação de parcerias entre o poder público e o poder privado, seja para gerir serviços ou executar obras. Por um bom tempo, no Brasil, a implementação e execução de projetos que associavam o público com o privado foi assunto delicado, despertando divergências e conflitos de ideias. Todavia, desde 2004, com a regulamentação das PPPs por lei federal, tem aumentado o número de projetos e atividades organizadas sob o escopo dessas parcerias. Ver: BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm)>. Acesso em: 03 fev. 2018.

demolição da Av. Perimetral – recorrendo a um passo extratemporal para apresentar a construção da avenida – e a arquitetônica, com a apresentação Museu do Amanhã.

No segundo capítulo, completando o mapa da região portuária, apresentarei o quase esquecido Cais do Valongo, posicionado em uma quase centralidade, mas ofuscado pela luz que emana da brancura do Amanhã. No texto, memórias revitalizadas e apropriadas de diferentes maneiras em contato com histórias construídas por meio das políticas de patrimonialização. O trabalho *A utopia da Pequena África* (2014) de Roberta S. Guimarães e outros artigos que focam nas idas e vindas dos projetos urbanísticos do Rio, são referências que dão fôlego às linhas do mapa. A apresentação de uma exposição do MAR, *Do Valongo à Favela*, e dos casos de patrimonialização e revitalização do Valongo e do Moinho Fluminense orientam a composição desse segundo mapa.

O terceiro capítulo, caminhando para o encerramento da dissertação, traz um mapeamento das balizas e do repertório sobre intervenções em sítios históricos urbanos. Organizado em três partes – os tempos das intervenções, os tempos das experiências e os tempos da aceleração – tem como proposta historicizar o Porto Maravilha, buscando reconhecer em documentos e projetos já realizados os parâmetros que foram utilizados para traçar o caminho a ser percorrido pelo Rio de Janeiro. Como referência para análise trago a publicação *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + seis casos de sucesso de revitalização portuária*, de 2010 e organizada por Verena Andreatta com o apoio da Prefeitura do Rio. Na obra são apresentados casos já concluídos de intervenção em espaços portuários, em cidades como Baltimore (EUA), Cidade do Cabo (África do Sul), e Buenos Aires (Argentina), destacados como exemplos de aplicação das balizas que orientam os projetos de intervenção urbana. A partir deles, construiu-se uma hipótese: o Porto Maravilha tinha tudo para dar certo e a cidade do Rio de Janeiro seria a principal beneficiada. No título uma certeza, o *sucesso*, e o exercício de tornar real, ou presente, o futuro que ainda se fazia distante.

Por fim, no epílogo, trago atualizações sobre o Rio de Janeiro e seu presente iniciado em 2016, com a abertura dos Jogos Olímpicos. Sobre o evento uma série de expectativas foram construídas, tornando o Rio em centro das atenções e palco de um espetáculo encenado dentro do Maracanã. Percebe-se, então, que mais do que uma celebração esportiva, as Olimpíadas e sua abertura ressoam nas iniciativas espetaculares de promoção da cidade. Cria-se, ao fim, um mapa maior, de toda a cidade do Rio de Janeiro, criado a partir da reflexão sobre o que se apresenta nas páginas que seguem, bem como dos acontecimentos recentes.

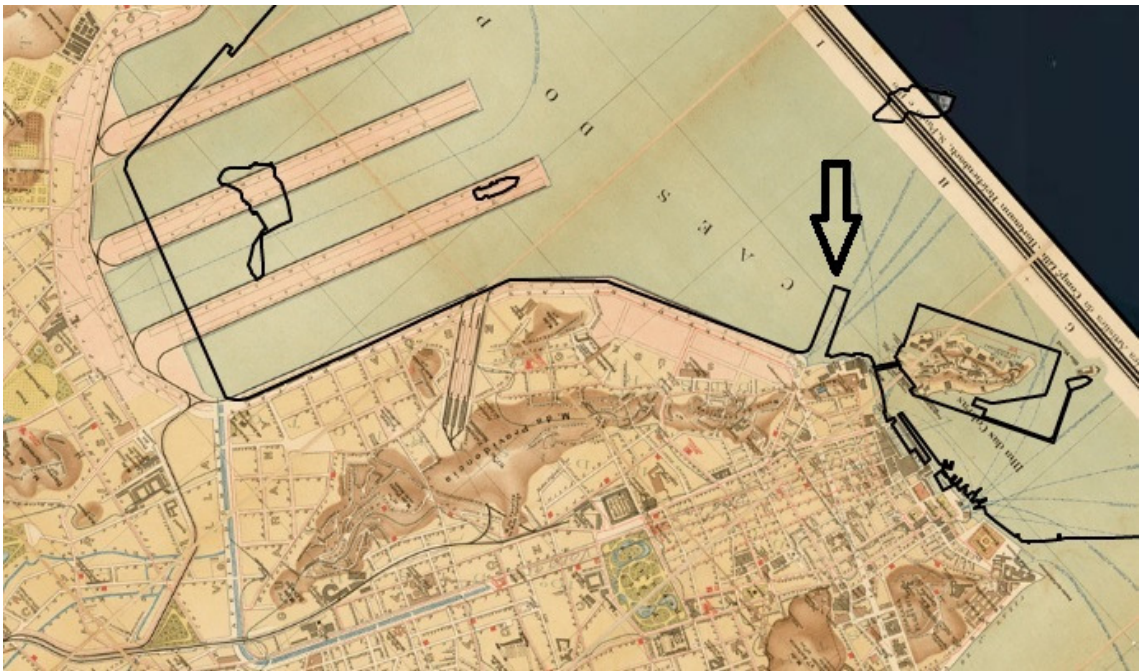


Cronologicamente o que aqui está exposto tem como marco inicial o ano de 2009 e como encerramento o ano de 2016, com acréscimos de anos anteriores ou posteriores. A promulgação da lei complementar que deu origem ao Porto Maravilha e a abertura dos Jogos Olímpicos de 2016 se aproximam ao longo das páginas.

Os mapas estão propostos aproximando histórias e memórias dos lugares com suas geografias. A arquitetura e o urbanismo da cidade contemporânea serão abordados em suas complexas dimensões. Por hora, o arremate desta introdução retoma Michel de Certeau com suas caminhadas pela cidade e a percepção de que, ao fim, aquilo que se narra remete a algo que já passou (DE CERTEAU, 1994, p. 176). Ou seja, os passos que deram origem aos mapas que busquei construir não existem mais, apenas os lugares, mas eles próprios não são iguais. A cidade que se apresenta nas próximas páginas talvez não exista mais no momento em que esse texto é lido. Última ressalva: a subjetividade do olhar do observador não é idêntica à de quem lê e, eventualmente, se aventure pelas ruas do Rio. De toda forma, uma certeza fica: a alma das ruas continua encantadora.

## CAPÍTULO 1: O Amanhã é logo ali

**Imagem 1.1** – *Planta da cidade do Rio de Janeiro, 1910*(editado).



Fonte: Jornal Nexo (2016).<sup>36</sup>

<sup>36</sup>Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/especial/2016/03/01/A-hist%C3%B3ria-do-Rio-de-Janeiro-em-sete-mapas>>. Acesso em: 05 fev. 2018. A versão completa da planta está anexada ao final do trabalho.

Iniciar o capítulo com um mapa do início do século XX com a sobreposição do contorno atual da cidade não é mera questão de estilo. Ao contrário, a imagem apresentada traz, em certa medida, respingos da discussão que perpassa a dissertação, envolvendo o debate sobre como lidamos com a temporalidade no tempo presente, ou uma nova forma de lidar com o passado e o presente. Na imagem estão indicados: os contornos que a cidade tinha (em tom amarelado), os que deveria ter (rosa), os que têm (linha contínua em preto) e, com meu acréscimo, onde está o Museu do Amanhã (seta). Não se indica, todavia, o contorno original, como o representado no mapa do século XVIII (imagem 1.2). Este contorno nos mostra uma linha litorânea mais irregular do que o observado atualmente, o que remete ao processo de aterramento da baía de Guanabara iniciado no começo do século XX, para a construção do cais portuário da cidade, caracterizando uma intervenção no ambiente natural orientada pela ideia de modernidade presente na década de 1910. Nesse momento se projetava uma ideia de cidade, e de país, que se lançava para o futuro.

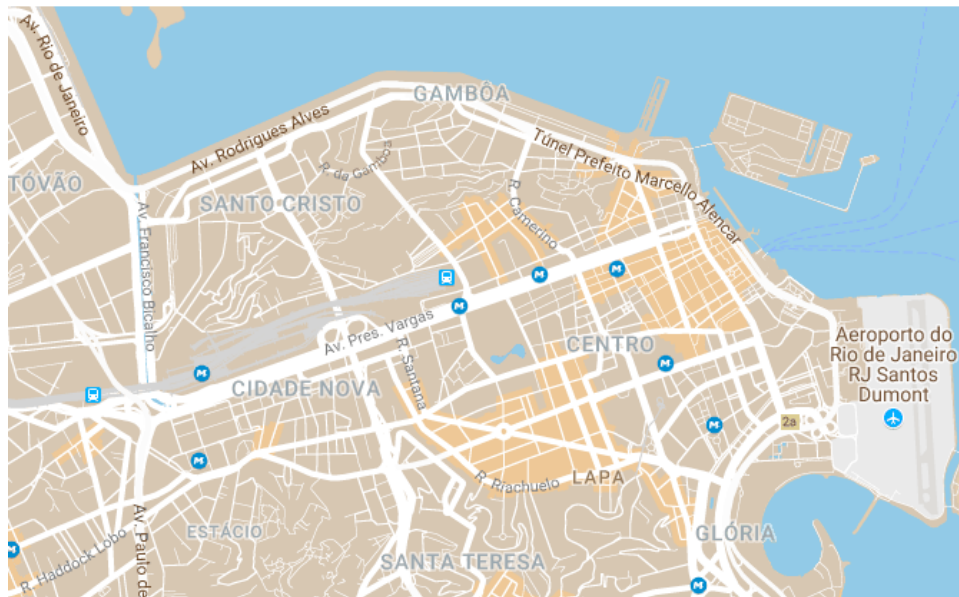
**Imagem 1.2** - Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, entre 1758 e 1760 (recorte).



Fonte: Biblioteca Nacional (c. 1760).<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart309972/cart309972.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309972/cart309972.html)>. Acesso em: 3 fev. 2018.

**Mapa 1.3** – Região Portuária, onde se lê Santo Cristo e Gambôa, e Centro do Rio de Janeiro em sua configuração atual.



Fonte: Google Maps (2018).

É importante destacar que as narrativas utópicas sobre a nação, essas que deslocam o presente em direção ao futuro, estão enraizadas em diversos níveis de nossa mentalidade e de nossa experiência imediata. A todo o momento somos impactados por informações, geralmente econômicas, que lançam certezas ou incertezas, com jogos linguísticos que fazem uso de tempos verbais no futuro ou em flexões no condicional. Como o assunto é o Rio de Janeiro, a pequena nota do *Jornal do Brasil* do dia 14 de fevereiro de 2010, trazendo o anúncio do que viria a se construir na cidade, é elucidativa desse jogo temporal:

#### **Amanhã no píer**

A Fundação Roberto Marinho deve construir o Museu do Amanhã no píer do Porto do Rio – onde Cesar Maia um dia pensou em erguer o Guggenheim.<sup>38</sup>

Naquele momento recuperava-se um antigo projeto, encabeçado por Cesar Maia (DEM), ex-prefeito e ex-governador do Rio de Janeiro<sup>39</sup>, de construção de uma filial do

<sup>38</sup>Ver: MAZZINI, Leandro. Amanhã no píer. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, p. A-4. 14 fev. 2010. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>39</sup>Cesar Maia atua desde 1987 como político pelo estado do Rio de Janeiro, tendo sido deputado federal e prefeito da capital onde, atualmente, ocupa o cargo de vereador. Durante seu mandato como prefeito era filiado ao Partido da Frente Liberal (PFL), renomeado como Democratas em 2007, ao qual manteve-se filiado.

museu norte-americano Guggenheim.<sup>40</sup> Para tanto, o arquiteto francês Jean Nouvel elaborou projeto apresentado em 2003 após negociação entre a Prefeitura do Rio com o museu, empenhado em abrir filiais pelo mundo.<sup>41</sup> Em *Arquitetura na era digital-financeira*, Pedro Arantes narra este processo que culminou com o projeto de “recriar uma pequena cidade de fantasia ancorada no centro urbano” (ARANTES, 2012, p. 47), por meio da invocação, no memorial descritivo, de “Atlântida, a cidade perdida, afundada no oceano”. O texto descritivo, disponível na página do Ateliers Jean Nouvel, faz detalhada descrição do projeto indicando, inclusive, a projeção de que o conjunto seria o “passeio favorito” dos cariocas. Indica, também, a empresa Odebrecht, construtora brasileira fundada em 1944<sup>42</sup>, como responsável pelas obras não realizadas.<sup>43</sup> O projeto apresentado propôs a completa alteração na forma do píer, inclusive com a construção de partes do Guggenheim carioca abaixo do nível do mar (imagens 1.4, 1.5 e 1.6). Destaca-se no projeto a proposta de iniciar o conjunto (nos limites da Praça Mauá) com uma enorme estrutura branca, uma barreira à cidade, como indica Pedro Arantes, ou um véu, como indicado por Nouvel.

**Imagem 1.4** – Projeto Guggenheim Rio, Jean Nouvel, 2003. Vista lateral.



Fonte: Ateliers Jean Nouvel (2003).<sup>44</sup>

<sup>40</sup> A primeira filial do Guggenheim aberta fora dos Estados Unidos é a de Bilbao, projetada por Frank Gehry e tornou-se marco arquitetônico e projetual, ou “obra-símbolo”, como identificada por Pedro Arantes (2012, p. 21). Para a sede, Gehry apresentou a proposta de um edifício revestido com chapas de titânio, ideia que visava explorar as propriedades tectônicas do metal. O material precisou ser moldado com extrema precisão para ser encaixado de forma adequada, o que tornou obrigatório o uso de softwares específicos. Sobre o assunto ver: ARANTES, 2012.

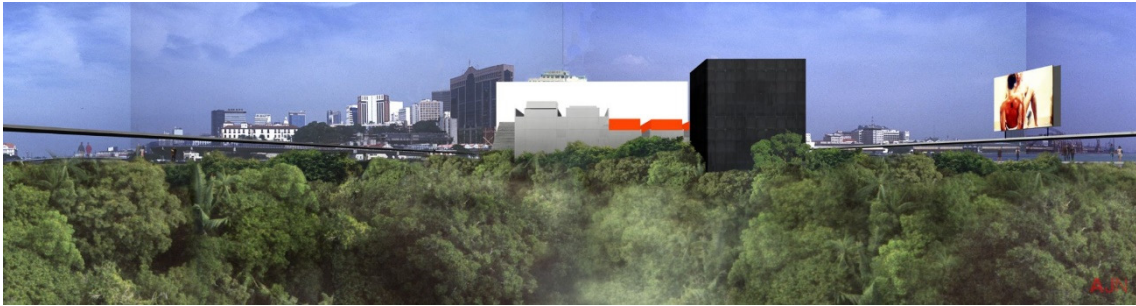
<sup>41</sup> Jean Nouvel é francês e um dos principais nomes da arquitetura contemporânea. Seus primeiros projetos foram elaborados na década de 1970. Sobre os projetos do arquiteto ver: BOISSIÈRE, 1998; Outras informações, sobretudo de obras mais recentes, estão disponíveis no endereço eletrônico do Ateliers Jean Nouvel: <<http://www.jeannouvel.com>>.

<sup>42</sup> A partir de 2014, com o avanço de investigações da Polícia Federal sobre corrupção na administração pública, no âmbito da operação Lava Jato, a Odebrecht passou a estampar as capas de jornais, revistas e noticiários no rádio e televisão. Um amplo sistema de corrupção, envolvendo a empresa e governos de outros países além do Brasil, foi exposto pelas investigações e resultou na prisão de Marcelo Odebrecht, então presidente da empresa.

<sup>43</sup> Disponível em: <<http://www.jeannouvel.com>>. Em tempo: atualmente está em construção em São Paulo a torre Rosewood, localizada onde funcionou outrora o Hospital Matarazzo, na Bela Vista. O projeto conta com a atuação do escritório paulistano Königsberger Vanucchi. Informações podem ser obtidas em: <<http://www.rosewoodsaopaulo.com.br/>>. Acesso em: 16 fev. 2018.

<sup>44</sup> Disponível em: <<http://www.jeannouvel.com/projets/musee-guggenheim/>>. Acesso em 03 fev. 2018.

**Imagem 1.5** – Projeto Guggenheim Rio, Jean Nouvel, 2003. Perspectiva interna.



Fonte: Ateliers Jean Nouvel (2003).<sup>45</sup>

**Imagem 1.6** – Projeto Guggenheim Rio, Jean Nouvel, 2003. Vista do centro.



Fonte: Ateliers Jean Nouvel (2003).<sup>46</sup>

Chama mais atenção, todavia, alguns argumentos empregados pelos envolvidos no projeto, a começar pelo arquiteto que indicou o uso do museu como parte de um processo de “reconstrução” da região portuária, antes mesmo do projeto Porto Maravilha, e a constatação de Alfredo Sirkis, em outros tempos o secretário de urbanismo do Rio, de que o último arquiteto internacional a atuar na cidade foi Le Corbusier com seu *palpite* sobre o Palácio Capanema – a nova sede do MESP.<sup>47</sup> Jean Nouvel indicava, em sua fala, a compreensão dos efeitos mais desejados por prefeituras de diversas cidades do mundo, ao proporem grandes projetos arquitetônicos em lugares específicos: *aregeneração*, *arevitalização*, *a requalificação*, ou o *enobrecimento*. É preciso lembrar que Nouvel é o responsável pelo projeto do Instituto do Mundo Árabe em Paris (1987), elaborado em meio ao

<sup>45</sup> *Idem.*

<sup>46</sup> *Idem.*

<sup>47</sup> As citações estão disponíveis em: ARANTES, 2012, p. 47, nota 53.

surto intervencionista que marcou a capital francesa no final do século XX.<sup>48</sup> A reconstrução indicada por Nouvel seria a mesma pretendida com o Porto Maravilha; mesmo que com projetos diferentes, os impactos e a suposta transformação resultante, em teoria, são iguais. Alfredo Sirkis, por sua vez, demonstra compreender o valor que projetos assinados por *grifes* arquitetônicas possuem.

Ainda falando sobre o projeto de Nouvel, o breve artigo de Clarissa Moreira e Pedro Rivera chama a atenção do leitor para o “insuspeitado mimetismo” do projeto que, entendem os autores, incorpora elementos do porto, espaço no qual o museu surgiria, ao mesmo tempo em que rompe com a arquitetura monumental ao propor uma ocupação para o píer que faz uso da “estética do desaparecimento” – ideia de Jean Baudrillard.<sup>49</sup> O projeto, como sabido hoje, não foi para frente. Os altos custos e o desconforto gerado pela proposta provocaram a mobilização de sujeitos na cidade contra a implantação do Guggenheim. Como aponta Pedro Arantes, mesmo com a paralização do processo, a prefeitura desembolsou dois milhões de dólares para pagar os envolvidos na elaboração do projeto, de propriedade da Fundação Guggenheim.

Se entre 2002 e 2003 a ideia de uma unidade do Guggenheim não soou muito bem, em 2009 e 2010, a de um museu brasileiro pareceu mais fácil de ser aceita. Já na gestão de Eduardo Paes (MDB)<sup>50</sup>, herdeiro político de Cesar Maia, e já contando com o projeto Porto Maravilha estruturado, a prefeitura do Rio retomou a ideia de construção de um museu no píer, mas dessa vez um museu brasileiro, mesmo que o desenho arquitetônico não fosse nacional. A notícia não ganhou, no Jornal do Brasil, grande destaque, ficando restrita à nota apresentada anteriormente. Tratamento diferente foi o dado pelo jornal O Globo, parte do conglomerado da Rede Globo envolvida na montagem do Museu. Em notícia divulgada pelo jornal, a contratação de Calatrava pela prefeitura e a realização do projeto são dados como certos. Nela o arquiteto é apresentado como responsável por obras leves e arrojadas que lembrariam animais, localizados em outras cidades que revitalizaram áreas urbanas

<sup>48</sup> Em *O lugar da arquitetura depois dos modernos*, de Otilia Arantes (2000) encontramos uma vasta análise desse momento vivenciado pela capital francesa. Além do Instituto, Nouvel é responsável pelo projeto da Torre Sem Fim, enorme estrutura cilíndrica projetada para ser construída ao lado do Arco de *La Défense*. Boissière (1998) destaca que os últimos andares da estrutura se desmaterializariam, daí o nome *Tour Sans Fins*.

<sup>49</sup> MOREIRA, Clarissa; RIVERA, Pedro. Quem tem medo de Jean Nouvel? O Guggenheim no Rio de Janeiro. **Minha Cidade**, São Paulo, ano 03, n. 028.02, Vitruvius, nov. 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.028/2050>>. Acesso em 03 fev. 2018.

<sup>50</sup> Eduardo Paes, então filiado ao Movimento Democrático Brasileiro (MDB), é carioca e foi eleito como prefeito do Rio de Janeiro em 2008, sendo reeleito em 2012. Durante seus mandatos, entre os anos de 2009 e 2017, o Rio de Janeiro ficou em destaque na imprensa nacional e mundial devido à realização de grandes eventos esportivos, religiosos e culturais. Nesse período, questões como mobilidade e segurança urbana foram pautas constantes em notícias sobre a cidade.

degradadas.<sup>51</sup> Dois anos depois, em fevereiro de 2012, no *Jornal do Commercio*, o urbanista Alberto Lopes em coluna intitulada *Um relógio mole espreita o Rio*, lançava olhar crítico para a relação da cidade com o seu próprio tempo, aproveitando-se do nome que já recebera a instituição que se criava.

Segundo o urbanista o nome era paradoxal e indicava a opção por “abrigar o conhecimento sobre um futuro ainda em gestação”. Seria, então, mais interessante se o amanhã do museu fizesse referência ao “amanhã mesmo e não a um futuro distante” que oferece espaço para certa procrastinação na condução de projetos para a cidade. Sua coluna termina fazendo referência à obra *Cidades Invisíveis* de Ítalo Calvino, ao propor a organização de um “‘Museu do Passado do Futuro’ do Rio de Janeiro” onde estariam expostos os projetos ou “maravilhas urbanísticas intuídas e jamais implantadas na cidade maravilhosa”.<sup>52</sup> Tal afirmação, complexa em sua composição temporal, lança a atenção para uma frase de Le Corbusier que apropriada por Laercio Redondo para uma instalação colada, em 2015, nos vidros do Museu de Arte Moderna do Rio: “Na verdade, a cidade do Rio não existe ainda” (imagem 1.7).

**Imagem 1.7** – Le Corbusier, 1936 + Laercio Redondo, 2015, MAM-Rio.



Fonte: VALENTINI JR (2015).

<sup>51</sup> A Gare do Oriente, na capital portuguesa, é apresentada como um dos casos de revitalização em que Calatrava esteve envolvido. Além de apresentar o projeto, a notícia trouxe a opinião de arquitetos e, ao mesmo tempo, a afirmação de que a contratação e execução do projeto respeitaria um orçamento sob controle. Informou-se também sobre a incerteza quanto às obras de construção de parque público no píer, já iniciadas em sem clareza quanto ao seu futuro. MAGALHÃES, Luiz Ernesto; BASTOS, Isabela. Museu do Amanhã, no Pier Mauá, será marco da Rio+20. *O Globo*. Rio de Janeiro. 19 jan. 2010. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/museu-do-amanha-no-pier-maua-sera-marco-da-rio20-3065911>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

<sup>52</sup> LOPES, Alberto. Um relógio mole espreita o Rio. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro. 15 fev. 2012, p. B11. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

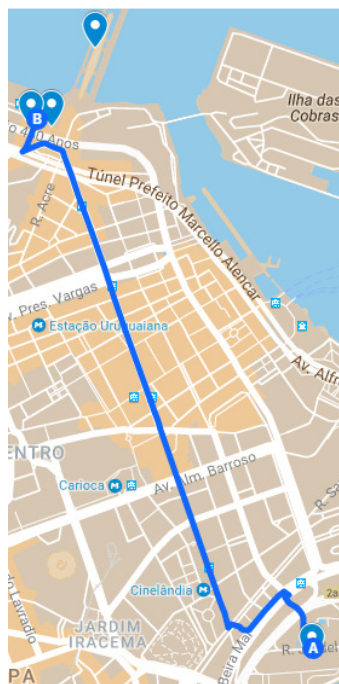


Complexidade temporal desdobrada em complexidade espacial (ou visual). A frase de 1936 de Le Corbusier se transformou em uma observação atemporal, que se encaixa na percepção sobre a cidade que constantemente é redesenhada e reconstruída. Soma-se o possível desconforto causado pelo paradoxo entre a ideia embutida na afirmação (“não existe ainda”) e a percepção imediata na vista de que a cidade existe: no primeiro plano os jardins que compõem o conjunto arquitetônico do MAM, no segundo plano, a faixa de árvores que contornam a via expressa que conecta o Aterro ao aeroporto Santos Dumont e centro da cidade, e ao fundo os edifícios construídos em momentos diversos e usando estilos diversos.

### 1. Via para circulação, barreira para a visão

O MAM-Rio foi construído em 1958, sobre aterro realizado no início daquela década. Posicionado na face sul do centro da cidade, está em oposição ao Píer Mauá. Dele, partindo em caminhada, atravessamos a Av. Rio Branco, antiga Central e atualmente transformada em passeio público entre a rua do Passeio e a av. Nilo Peçanha. Além de pedestres, correm na avenida as composições do VLT Carioca. Após a Nilo Peçanha, a Rio Branco volta a ser ocupada pelos automóveis, ainda partilhando o leito urbano com os bondinhos modernos.

**Imagem 1.8** – Do MAM (ponto A) até a praça Mauá (ponto B) pela Av. Rio Branco.



Fonte: Google Maps (2018).

Cruzar o centro do Rio é exercício complexo, porque requer atenção às características urbanas e arquitetônicas diversas, mas, sobretudo, porque oferece espaço para a percepção dos diferentes tempos urbanos, manifestos nas arquiteturas da cidade. O moderno percebido no MAM se repete em meio a outras construções ecléticas, coloniais e pós-modernas. Na praça Mauá, o ponto final da primeira caminhada, o encontro de diferentes tempos se faz perceptível e sua construção está atrelada à modernização do porto do Rio, nos idos de 1910.<sup>53</sup> Marcada de forma triunfante por uma coluna monumental encimada pela imagem do Barão de Mauá, a praça era a ligação entre as novas avenidas Central e Rodrigues Alves, a primeira atravessando o centro e a segunda margeando o cais do porto. Além de conectivo, a praça era como marco de entrada, para quem desembarcava na antiga capital modernizada, e garantia o acesso, por meio da rua Sacadura Cabral, ao miolo da região portuária. Em resumo, não é uma simples praça. É um lugar dotado de história e significados para a cidade que chamou a atenção do poder público na última década.

Nesse contexto, em 2009, foi promulgada a Lei Complementar 101 (LC 101/09) que estruturou o espaço legal e institucional para a implantação da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, chamado de Porto Maravilha, indicando quais seriam as medidas adotadas na operação, inclusive na praça.<sup>54</sup> Assim, destacam-se alguns itens apresentados logo no artigo 2 que legislam sobre princípios e diretrizes do projeto. Entre eles a valorização do transporte coletivo e da paisagem urbana, o aproveitamento de espaços vazios e subutilizados, e a “integração da área portuária com a área central (...)” visando o melhor aproveitamento das estruturas existentes para o uso residencial.<sup>55</sup> Em suas diretrizes, a lei deixa claro que não havia, por parte do poder público, pretensões de tornar inoperante o porto do Rio, ou seja, todo o projeto teve que levar em consideração a atividade portuária, o

---

<sup>53</sup> O começo do século XX no Brasil veio envolto na ideia de mudança e progresso. A menos de 20 anos o Império, uma instituição vista como retrógrada e em descompasso com a realidade, fora abolido e em seu lugar a República buscava se afirmar enquanto dominante. Politicamente o projeto era moderno e respondia aos anseios da classe política dirigente e aos tradicionais agentes privados que marcavam, também, os jogos políticos. Moderna e revolucionária, a República buscou mudar as percepções sobre o país. Na capital, Rio de Janeiro, a modernidade deveria, então, ser percebida, vista e sentida. Alguns problemas higiênicos e sanitários serviram como motivação para grandiosas obras de transformação do espaço urbano, seja no desmonte de morros ou na abertura de novas vias para a circulação de carros e pessoas. Vias como a Av. Central que atravessa o centro, e a Rodrigues Alves, margeando o novo cais do porto. O novo, nesse caso, foi marcado pelos armazéns construídos próximos às águas da Guanabara, em uma região aterrada que deu fim aos trapiches característicos do porto carioca. O novo porto significou a melhoria no processo de embarque e desembarque de mercadorias e, ao mesmo tempo, atrativo para indústrias que se instalaram nas áreas próximas.  
Ver: BENCHIMOL, 1992; SEVCENKO, 2010.

<sup>54</sup> Informações sobre o que é uma Operação Urbana Consorciada estão disponíveis ao final do texto, no glossário de termos técnicos, jurídicos e urbanísticos.

<sup>55</sup> Lei Complementar nº 101, Art. 2, Parágrafo 1, inciso V.

trânsito de mercadorias e, sobretudo, pessoas. Também são diretrizes do projeto a ampliação das áreas verdes, a integração da região do cais do porto com o centro da cidade, o que resultou na chamada Orla Conde, a valorização e recuperação de patrimônio histórico e a montagem de um circuito histórico-cultural, o chamado Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana, abordado no próximo capítulo. Temos ainda a melhoria do sistema de circulação viário e de pessoas, a promoção de habitação social, a implantação de equipamentos públicos, a ocupação de forma sustentável da área e, por fim, no inciso XVI do parágrafo 2 o incentivo à “(...) restauração e reconversão, para usos compatíveis com seus objetivos, de imóveis de valor histórico e/ou relevante interesse (...)” localizados na praça Mauá ou em suas proximidades.

A praça é margeada pelos edifícios RB1, construído em estilo pós-moderno, e A Noite, em estilo *art deco* e primeiro arranha-céu do Brasil (imagem 1.9), posicionados no encontro entre a praça e a av. Rio Branco; o terminal marítimo de passageiros, Touring Club, inaugurado no começo do século XX e construído em estilo eclético, e o Museu do Amanhã, recentemente incorporado à paisagem; pelo conjunto que compõe o Museu de Arte do Rio (MAR), formado pelo palacete Dom João, em estilo eclético construído em 1912, para ser a sede da Inspeção dos Portos, e tombado em 2000, e pelo edifício modernista antigo terminal Mariano Procópio.<sup>56</sup>

O conjunto restaurado e reformado para receber o museu, um “uso compatível” como identificado pela lei, é uma colagem de dois estilos e tempos.<sup>57</sup> A unidade volumétrica entre as duas partes é estabelecida por uma passarela no último andar que desloca o visitante do prédio modernista, onde começa a visita, para o prédio eclético. Quem vai até o MAR percorre o seguinte caminho: do térreo, no nível da Praça Mauá, é levado por elevadores até a cobertura do prédio modernista onde tem a oportunidade de observar a praça, o Museu do Amanhã, o porto, a Guanabara e, bem ao fundo, a serra. Poucos são os que desviam o olhar desse panorama e focam nos *fundos*: o morro. Uma marquise de concreto que encobre os dois edifícios atua como direcionador do olhar para a baía e, ao mesmo tempo, reafirma a unidade entre os edifícios.

<sup>56</sup>O tombamento do palacete em 2000, foi realizado por meio do decreto 19.002. Ver tabela 2 nos anexos.

<sup>57</sup>A ideia de *colagem* na arquitetura é divergente daquela apresentada no trabalho de Aldo Rossi. A primeira, apresentada por Colin Rowe e Fred Koetter, argumenta em favor de uma arquitetura e urbanismo que opere como o *bricoleur*, um artista que organiza sua obra por meio de recortes. Nessa proposta não há, como na defendida por Aldo Rossi, o olhar historicista, que reconhece na cidade e em suas arquiteturas, *fatós* dotados de sentido e significado. O texto referencial sobre o tema colagem é o produzido por Colin Rowe e Fred Koetter. Ver: ROWE, Colin; KOETTER, F. Cidade-colagem. NESBITT, Kate (org.) **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2013, p. 293-322.

**Imagem 1.9** – Edifícios RB1 (esquerda) e A Noite (direita).



Fonte: VALENTINI JR (2015).

**Imagem 1.10** - Museu de Arte do Rio – MAR.



Fonte: VALENTINI JR (2015)

**Imagem 1.11** – Praça Mauá, parte do Morro de São Bento, Museu do Amanhã, arsenal da Marinha (à direita), Baía de Guanabara e ponte Rio-Niterrói.



Fonte: VALENTINI JR (2015).

O visitante que hoje experimenta esse percurso e se vê posicionado diante do conjunto moderno-eclético-contemporâneo (MAR + Amanhã), provavelmente enfrenta dificuldade em retomar outra imagem na qual outro conjunto se destacava: pilares, vigas e pistas de rolamento que compunham o elevador da Perimetral. A avenida, construída em estrutura elevada e sobreposta à av. Rodrigues Alves, é identificada na LC 101/09 como estrutura a ser demolida.<sup>58</sup> A demolição de grandes estruturas viárias urbanas não é uma novidade e o caso carioca se somou a outros exemplos, tanto no Brasil, quanto fora do país.<sup>59</sup> Considerando o debate nacional, o Rio é a cidade que mais avançou, posto que de fato demoliu seu elevador, enquanto que em São Paulo, com seu Minhocão, o debate sobre os rumos a serem dados ao elevador continuam. O que nos importa, nesse momento, é compreender quais foram as motivações que levaram, em um primeiro momento, a se optar

<sup>58</sup> A Lei Complementar identifica em seu anexo II o “conjunto das principais intervenções”, organizado em quatorze itens que indicam quais as obras a serem realizadas na área de abrangência da Operação Urbana. A Av. Perimetral aparece em três dos quatorze itens. Em um deles, o item seis, a avenida é apenas mencionada como referência. Nos outros dois, itens 10 e 11, foi estabelecida a demolição do elevador e a construção de túnel para substituir a avenida.

<sup>59</sup> Ganhou destaque o caso do High Line em Nova York, nos Estados Unidos. Lá, uma antiga linha ferroviária elevada, construída próxima ao rio Hudson, depois de anos abandonada, foi transformada em parque urbano. A boa repercussão da iniciativa, tanto na cidade quanto fora dela, fez com que o projeto passasse a figurar como exemplo de sucesso desse tipo de iniciativa. Seus desdobramentos incluem, por exemplo, propostas para a conversão da Perimetral e do Minhocão, em São Paulo, em parques urbanos seguindo o modelo nova-iorquino.

pela construção do elevador e, depois, a demoli-lo. Assim, nos próximos passos montarei o mapa das idas e vindas da Perimetral.

Em Baxandall (2006) encontramos a afirmação de que “lidamos com um objeto que foi produzido de modo intencional, e não como subproduto documental de uma atividade” (p. 47). Para ele, o objeto era uma ponte ferroviária de ferro que deveria atravessar o rio Forth, no norte da ilha da Grã-Bretanha. Aqui, o objeto é um viaduto de concreto armado que deveria contornar o centro do Rio de Janeiro. Nos dois casos, objetos históricos que, a princípio, eram reconhecidos pelos seus usos aplicados à vida cotidiana. Não são documentos legais, nem textos, muito menos estão arquivados em gavetas e prateleiras. Estão – estavam, no caso da Perimetral – expostos e em contato constante com o público. Baxandall formulou em sua análise uma série de perguntas que visavam tornar claro o processo de observação e construção da narrativa que, ao fim, pretendia identificar e apresentar o que motivou a construção da ponte. Recorro, também, à apresentação de alguns pontos que podem orientar a análise do elevador, e, sobretudo, o porquê de ser abordado em uma pesquisa de história:

- 1) Quando a avenida foi projetada;
- 2) Quem projetou;
- 3) A cidade do Rio de Janeiro na metade do século XX;
- 4) O modelo de urbanização vigente;
- 5) A circulação do pensamento modernista;
- 6) Projetos e opções de implantação da avenida;
- 7) As técnicas construtivas e;
- 8) Questão não desenvolvida nessa pesquisa, a atuação de engenheiros e técnicos no governo municipal (retomando os pontos 1 e 2).

Os primeiros projetos para a construção da Av. Perimetral começaram a ser elaboradas no final da década de 1940 e começo da década 1950, pela prefeitura municipal. O período é marcado pelo crescimento vertiginoso das cidades brasileiras, com aumento populacional e, também, de veículos. O Jornal do Brasil em janeiro de 1953, noticiou, por exemplo, que “O Rio é uma das cidades mais movimentadas do mundo”.<sup>60</sup> No ano anterior,

---

<sup>60</sup>De acordo com a reportagem circulavam no Rio 120.000 carros, sendo que em 1952, ano anterior ao da notícia, 106.000 carros foram emplacados. A reportagem apontava como solução para o trânsito da cidade a construção de túneis e passagens subterrâneas, medida identificada como sendo a melhor solução para a cidade, de acordo com Edgar Estrêla, diretor do Serviço de Trânsito. Ver: LOPES, Maria Elisa Pinto. O Rio é uma das cidades

1952, o jornal dava conta de noticiar o projeto da prefeitura da cidade de construir o metrô na cidade, realizado somente no final da década de 1970.<sup>61</sup> A cidade crescia tanto verticalmente, quanto horizontalmente e o centro do Rio se tornava mais denso ao mesmo tempo em que a zona norte – por onde avançavam os trilhos das ferrovias – passava por um processo acelerado de urbanização, e a zona sul se tornava cada vez mais o reduto das classes abastadas e cartão postal carioca. Era preciso encontrar soluções para o grande crescimento populacional e urbano e, sobretudo, uma forma de favorecer os deslocamentos entre as regiões da capital.

Ao mesmo tempo, o pensamento modernista se consolidava no país, não por menos Brasília, inaugurada em 1960, foi construída de acordo com suas propostas. Desde as décadas de 1920 e 1930, todavia, as ideias e estéticas modernas se tornaram presentes no solo brasileiro. A década de 1950, com seu surto de crescimento populacional e industrial, sustentado na produção de automóveis – a máquina moderna – é o período, no Rio de Janeiro, de grandes obras viárias pautadas no pressuposto de fluidez e velocidade, presentes no projeto moderno. Assim, vias expressas urbanas, construídas em elevados, como a Perimetral, ou envoltas por parques, tornaram-se parteda cidade.<sup>62</sup>

Pensada como forma de contornar o centro da cidade, a Perimetral conectaria de forma rápida a zona sul ao começo da Av. Brasil, principal acesso à zona norte e oeste, servindo, posteriormente, de acesso à ponte Rio-Niterói. Os trâmites para a construção da avenida foram marcados por mudanças no projeto e alterações nas propostas que servem, hoje, como indicações dos variados olhares e relações estabelecidas com o meio urbano existente. O primeiro projeto de alinhamento (PA) para a construção da avenida é o PA 4375

---

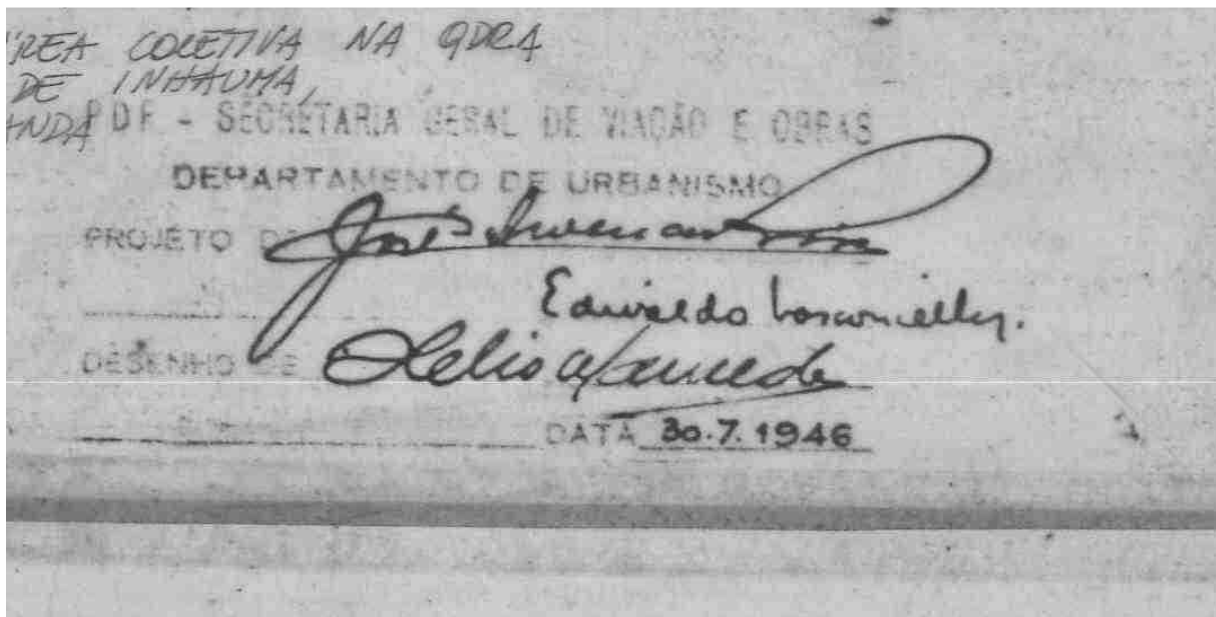
mais movimentadas do mundo: Circulam, atualmente, nada menos de 120.000 veículos, (...). **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, 26 jan. 1953. Caderno 3, p. 1-1. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

<sup>61</sup> Ver: VAMOS construir o metrô. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, 03 ago. 1952. Caderno 1, p. 5-5. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 fev. 2018. Chama a atenção o fato de o projeto ser proposto pela prefeitura e não pelo governo federal. O Rio de Janeiro, ainda em 1953, era reconhecido como distrito federal, sendo sua administração responsabilidade do governo federal, via secretarias especiais, e municipal. Em abril de 1960, marco do fim da capitalidade carioca, Juscelino Kubitschek foi agraciado com o título de Cidadão de Honra da cidade em virtude das obras realizadas, mesmo que a mudança para Brasília estivesse agendada e acontecendo. Ver: VIDAL, Laurent. **As lágrimas do Rio: o último dia de uma capital**: 20 de abril de 1960. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

<sup>62</sup> Gostaria de chamar a atenção para a av. Presidente Vargas, inaugurada na década de 1940. Para sua construção foram demolidos inúmeros edifícios e quadras inteiras da cidade deixaram de existir. A proposta da avenida era conectar a Candelária ao canal do Mangue, um caminho que já era percorrido via porto. Além da ligação entre as regiões da cidade, a nova avenida favoreceu o processo de adensamento no centro da cidade. Sua largura liberou os gabaritos dos edifícios e, por isso, é difícil resistir às comparações entre as quadras próximas à Candelária com o projeto da *Ville Radieuse* de Le Corbusier.

de 1946.<sup>63</sup> Identificado como “Projeto da Avenida Perimetral e adjacências - Reloteamento de quadras do centro” e assinado por José de Oliveira Reis (imagem 1.12), apresenta a proposta para nova ocupação dos lotes entre a av. Mal. Câmara e Gal. Justo contendo cortes transversais e indicação dos gabaritos a serem adotados.<sup>64</sup> A Perimetral, que nos interessa, aparece como ligação entre a Praça XV, no centro, e a Praça Mauá, no porto, contornando o morro de São Bento, ou seja, no perímetro do centro (imagem 1.13). Não há, destaque, a proposta de sobrepor-se à Praça Mauá (imagem 1.14). Seria criado, assim, um percurso novo (a Perimetral propriamente) conectado à Av. Rodrigues Alves, já existente e margeando o cais portuário.

**Imagem 1.12** – Detalhamento PA 4375, 1946. Assinatura de José de Oliveira Reis, na primeira linha, e a identificação da data.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1946).<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Os projetos de alinhamento identificados nessa pesquisa estão anexados ao final do trabalho em sua versão integral.

<sup>64</sup> Sobre a atuação de Oliveira Reis ver: FARIA, Rodrigo S. *José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)*. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

<sup>65</sup> Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>. Acesso em: 05 fev. 2018. As próximas imagens identificadas como retiradas do arquivo da SMU/PMRJ estão disponíveis no mesmo endereço.

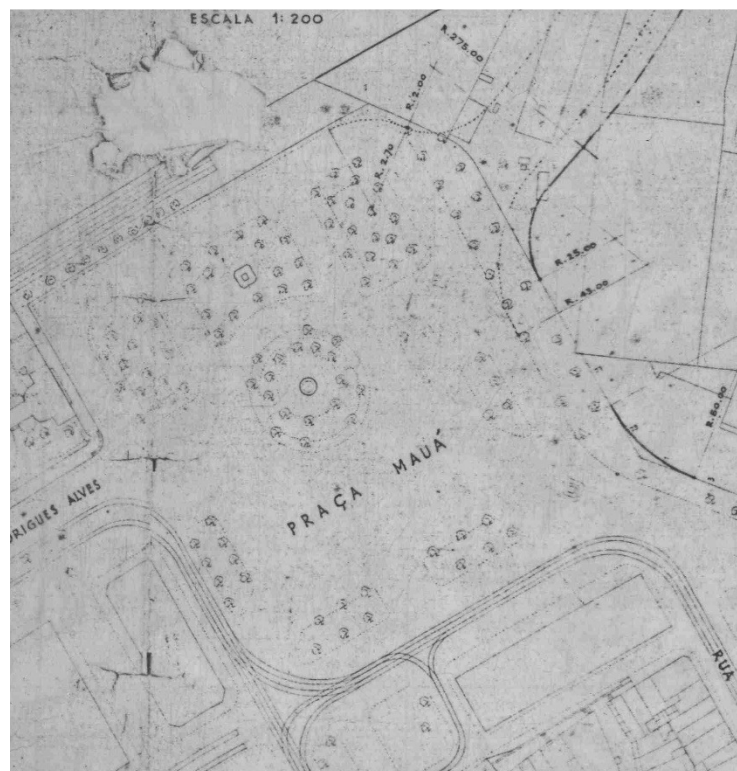


**Imagem 1.13** – Detalhamento PA 4375, 1946. Contorno do Morro de São Bento.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1946).

**Imagem 1.14** – Detalhamento PA 4375, 1946. Praça Mauá e acesso projetado à Perimetral na parte superior à direita.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1946).

Já em 1949, foi aprovado o PA 5042 projetando a “Ligação das Avenidas Norte-Sul e Brasil através da zona portuária”. Essa proposta, complementando o PA 4375, projetava um caminho próximo aos morros da Providência e Conceição como continuação da Perimtral na região portuária. Propunha-se, também, o alargamento das ruas Equador e Sacadura Cabral para acomodar o novo leito rodoviário. Viadutos seriam construídos sobre o canal do Mangue e sobre o pátio da Marítima, na região da Gamboa (imagens 1.15 e 1.16). A avenida se conectaria com o centro por meio de túnel construído sob o morro da Conceição e, também, com a Av. Rio Branco, na Praça Mauá (imagem 1.17). Ainda em 1949, no dia 22 de agosto, foi aprovado o PA 5177 que substituiu o PA 5042. No novo projeto, a ligação seria realizada com a construção de via mais próxima aos morros, contando com túnel nas proximidades de Santo Cristo (imagem 1.18).

**Imagens 1.15 e 1.16** – Detalhamento PA 5042, 1949. Viadutos sobre o canal do Mangue e sobre o pátio da Marítima.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1949).

**Imagem 1.17** – Detalhamento PA 5042, 1949. Acesso à praça Mauá, na parte superior à direita, e acesso ao centro por meio de túnel sobre o morro da Conceição.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1949).

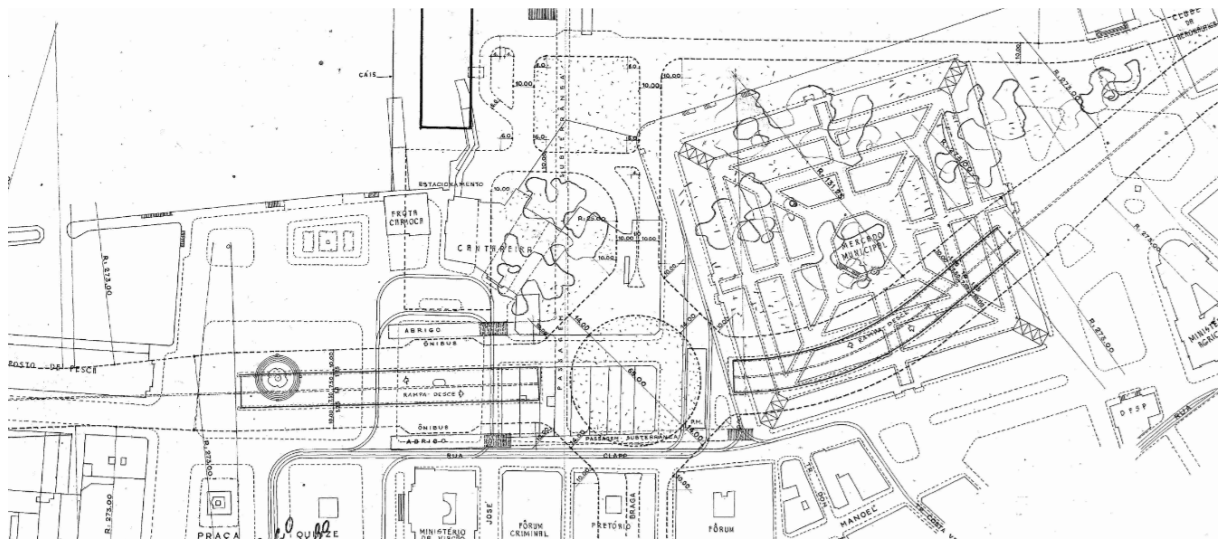
**Imagem 1.18** – Detalhamento PA 5177, 1949. Proposta de via a ser criada próxima aos morros e com túnel sob parte do morro da Providência.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1949).

Há um PA com a numeração 6489 e sem outras identificações. Nele, o projeto da nova avenida é apresentado propondo a construção de uma rotatória com passagem subterrânea na altura do antigo mercado municipal, próximo ao terminal de barcas (imagem 1.19), prevendo outra no acesso à Presidente Vargas. O acesso à região portuária seria realizado por túnel sob o morro de São Bento, alcançado as proximidades da praça Mauá, onde seria construído, também, um túnel de acesso à Niterói (imagem 1.20).

**Imagem 1.19** – Detalhamento PA 6489, (s.d.). Rotatória e passagem subterrânea no encontro com o prolongamento da av. Erasmo Braga.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1950).

**Imagem 1.20** – Detalhamento PA 6489, (s.d.). Túnel sob morro de São Bento e acesso ao túnel para Niterói.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1950).

Temos mais dois PAs do ano de 1955, os dois de novembro. O primeiro, identificado com a numeração 6639 e com o título “Projeto da Av. Perimetral”, propunha posicionar a avenida em planejamento sobre a Praça Mauá (imagem 1.21). Um túnel sob o morro de São Bento daria acesso à Niterói e outro, também sob o morro, acesso ao centro da cidade, com ligações para a av. Getúlio Vargas e av. Gal. Justo. O segundo PA, número 6640 e intitulado

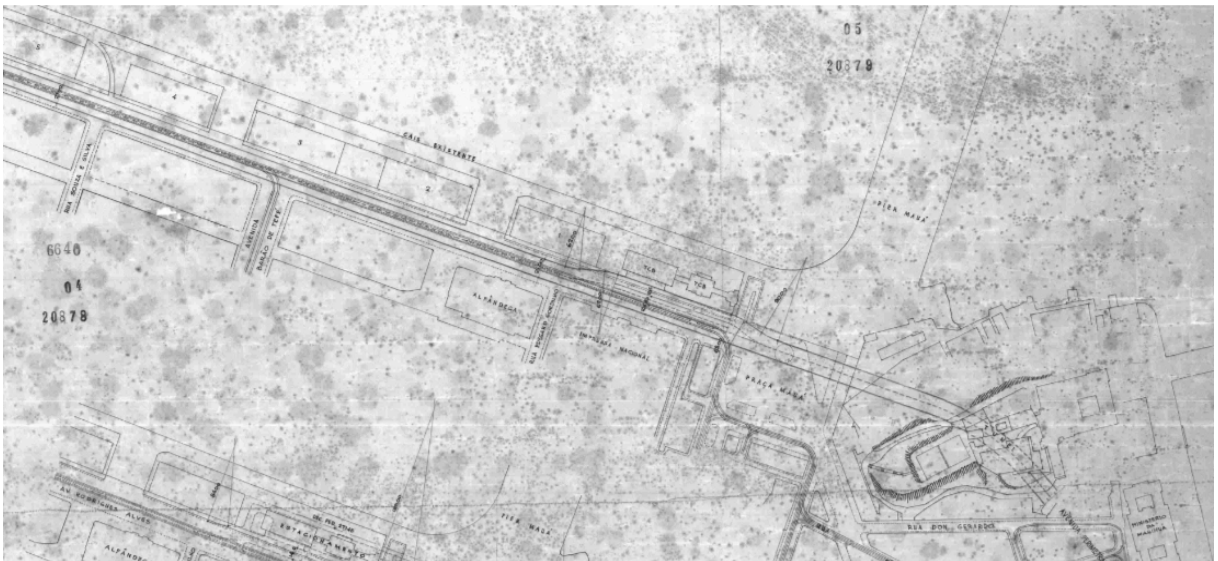
“Projeto de um elevador ao longo da Av. Rodrigues Alves”, alterava o PA 5177, que propunha a construção da via junto aos morros, e criava sobre a Rodrigues Alves o elevador da Perimetral. Projetava, também, o acesso à Av. Francisco Bicalho, na altura do Gasômetro, e mantinha a proposta de construção de túnel sob o morro de S. Bento (imagem 1.22).

**Imagem 1.21** – Detalhamento PA 6639, 1955. Praça Mauá sobreposta pela Perimetral e transformada em rotatória. A partir dela tem início, ou fim, o túnel para Niterói.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1955).

**Imagem 1.22** – Detalhamento PA 6640, 1955. Sobreposição da praça Mauá e continuação do elevador sobre a Rodrigues Alves.



Fonte: SMU/PMRJ (editado/1955).

A forma final da Perimetral, conhecida até 2013, é praticamente essa proposta em 1955 – PA 6640. Considerando o percurso entre o Gasômetro e a Praça Salgado Filho, a avenida foi construída como um longo elevado que se sobrepunha às praças, ruas e avenidas do centro e da região portuária. Na altura da Praça XV os fluxos viários aconteciam pelo elevado ou por uma passagem subterrânea, liberando o trânsito de pedestres entre a praça e o terminal de barcas. O acesso à Getúlio Vargas foi mantido e realizado por rampas. Na altura do morro de S. Bento, diferentemente do proposto no projeto, a avenida o contornava chegando, inclusive, a lançar-se rapidamente sobre as águas da Guanabara, abrindo mão da proposta de um túnel, em decorrência da preocupação com a conservação do conjunto arquitetônico tombado existente na área. Sua presença na região portuária era inteiramente sustentada em colunas de concreto armado enfileiradas ao longo da av. Rodrigues Alves. Sobre elas foram encaixadas vigas de ferro que mantinham as pistas de rolamento, método construtivo que diminuía os custos de implantação e, também, favorecia a ligação com a futura ponte Rio-Niterói, projetada em detrimento do túnel que ligaria as duas cidades. A Praça Mauá, proposta em alguns PAs como conexão entre as avenidas existentes, foi ocultada pelas vigas de aço e placas de concreto da Perimetral (imagens 1.23 e 1.24).

**Imagem 1.23** – Avenida Perimetral e obras do Museu do Amanhã vistas a partir do chão.



Fonte: VALENTINI JR (2014)

**Imagem 1.24** – Vista a partir do MAR em direção à baía de Guanabara, permitindo visualizar parte da praça Mauá em obras, da Perimetral e da construção do Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2014)

A presença do elevador da Perimetral tanto na região central da cidade, quanto na região portuária, foi uma questão polêmica desde a década de 1990, até o ano de 2013. No centro do debate estava a *degradação* urbana causada pelo levado. O aspecto de certa forma autoritário da implantação da avenida – sobreposição a outras estruturas existentes, demolição de algumas, como o mercado de ferro próximo ao terminal das barcas – inspirou parte do discurso favorável à demolição. Somou-se a ele a afirmação quanto ao descaso da cidade com a baía de Guanabara, intensificado, diziam, pela barreira imposta pelo elevador. Todavia, considerando questões técnicas, a avenida encontrava-se saturada: a estrutura contando com duas faixas de rolamento em cada sentido não era mais suficiente para o trânsito intenso entre a Av. Brasil, ponte Rio-Niterói e as conexões com a linha Vermelha, Centro, Aterro e zona sul.

Questões estéticas, sentimentais e técnicas têm sua contribuição na construção do consentimento quanto à necessidade de demolir o elevador. Porém, chamo a atenção para outro aspecto, associado à implantação da operação urbana. A demolição impôs a necessidade de criar outro eixo viário que substituísse a Perimetral, ao mesmo tempo em que estruturasse a nova ocupação do porto. Mariana Fix identifica como característica comum às operações urbanas a implantação de empreendimentos âncoras que podem ser equipamentos culturais ou avenidas (FIX, 2004, p. 05). No caso das avenidas, aponta a autora incorporando expressão de Candido Malta, essas são chamadas de “avenidas-imobiliárias” por não serem fundamentais para o sistema viário da cidade, e se tornarem pontos privilegiados para a construção de empreendimentos imobiliários e comerciais.

No Rio de Janeiro, em meio à demolição da Perimetral, foi estruturada a Via Binário: conjunto de ruas novas ou ampliadas e túneis, que realiza a travessia da região

portuário em nível, ligando o Gasômetro ao centro. No discurso oficial da prefeitura veiculado em impressos oficiais, o conjunto foi identificado como uma nova forma de organização do sistema viário e uma alternativa à ausência da Perimetral. Uma novidade na cidade que ofereceria meios para a organização de uma nova realidade urbana. De fato, o Binário não foi a única contrapartida apresentada à demolição da Perimetral.

Concomitante à demolição do elevado e à construção da nova avenida, teve início a implantação do túnel Pref. Marcello Alencar, entre a Av. Rodrigues Alves e a Praça XV. O túnel representa, de fato, a substituição do elevado e a conclusão de sua construção veio acompanhada da transformação de uma parte da Rodrigues Alves em via expressa, e de outra parte, entre o novo AquaRio e a praça Mauá, em *bulevar*.<sup>66</sup>Sua construção e as alterações na Rodrigues Alves chamam a atenção, se retomarmos o discurso favorável à demolição da Perimetral. Nele, tínhamos o argumento de que era necessário promover a integração entre cais do porto e a cidade. De fato, uma parte da avenida foi transformada em passeio público, o *bulevar*, que favorece e permite a circulação de pedestres e turistas que desembarcam no porto, todavia, a outra parte convertida em via expressa, mantém-se segregada do espaço urbano e impõem barreiras ao acesso ao cais do porto. Ou seja, selecionou-se um trecho específico do cais que se manterá integrado à cidade, justamente aquele em que transatlânticos atracam e desembarcam inúmeros turistas. À disposição desses turistas o novo passeio público do Rio, e o conjunto turístico formado pelo AquaRio, MAR e o Amanhã.

## 2. A construção do Amanhã

Antes do desmonte da Perimetral, todavia, a Praça Mauá já se tornara foco das atenções do poder público no intuito de ressignificar o espaço. Foi assim com o projeto de Jean Nouvel, apresentado no início do capítulo. Mesmo com o insucesso da implantação da filial do Guggenheim, deixou-se em aberto possibilidades para a zona portuário e para o Píer Mauá. Ainda que não realizada, a ideia de aproveitar esse espaço para o lazer e cultura, ou

---

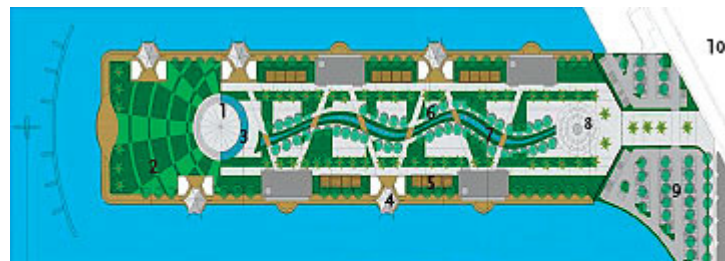
<sup>66</sup>O AquaRio, aquário marinho do Rio de Janeiro, foi inaugurado em 2016. Conta com tanques de água marinha onde o visitante pode observar peixes e outros animais aquáticos. Funciona como museu de ciências e uma parte de sua visitação é feita em ambiente virtual. Também conta com o Banco Santander entre seus patrocinadores e a Shell como apoiadora – atuantes no Museu do Amanhã. Outras informações podem ser encontradas em: <<http://www.aquariomarinhorio.com.br/>>. Acesso em: 18 fev. 2018.



diversão, manteve-se presente até 2009, quando os primeiros projetos de ocupação do píer começaram a ser apresentados.<sup>67</sup>

Em dezembro desse ano a revista *aU*, publicação especializada, trouxe em sua edição 189 uma nota na seção Cenário na qual foram tecidas algumas considerações sobre o Porto Maravilha.<sup>68</sup> A princípio, reconhecia-se o projeto atual como parte de um conjunto de propostas de intervenção na região portuária do Rio que teve início na década de 1970, indicando que a maior parte das propostas lançadas como parte do que se fez a partir de 2009, já estava pronto, posto que foram elaboradas em anos anteriores integrando antigos projetos. Abriu-se, ao mesmo tempo, o debate sobre a verticalização da região portuária, que interferiria na paisagem composta pelos morros, e apresentou-se os projetos de Sergio Dias, ex-secretário de urbanismo, e de Índio da Costa para o Píer Mauá. O primeiro propôs a criação de um parque que possibilitasse o uso público da massa de terra cercada pelas águas da baía; o segundo, descartado pela prefeitura, propôs a construção de um centro de compras conjugado com cinema. As Olimpíadas, que seriam realizadas em 2016, também foram tópico da nota, com a apresentação da proposta de instalação de equipamentos olímpicos na região.

**Imagem 1.25** – Projeto de implantação, Píer Mauá, Rio de Janeiro, 2009.



- |                     |                                |
|---------------------|--------------------------------|
| 1 anfiteatro        | 6 praça                        |
| 2 espaço multiuso   | 7 chafariz                     |
| 3 praça do Chafariz | 8 praça da entrada chafariz    |
| 4 espaço quiosques  | 9 estacionamento com 174 vagas |
| 5 pérgolas          | 10 estacionamento existente    |

Fonte: Revista *aU* (2009).<sup>69</sup>

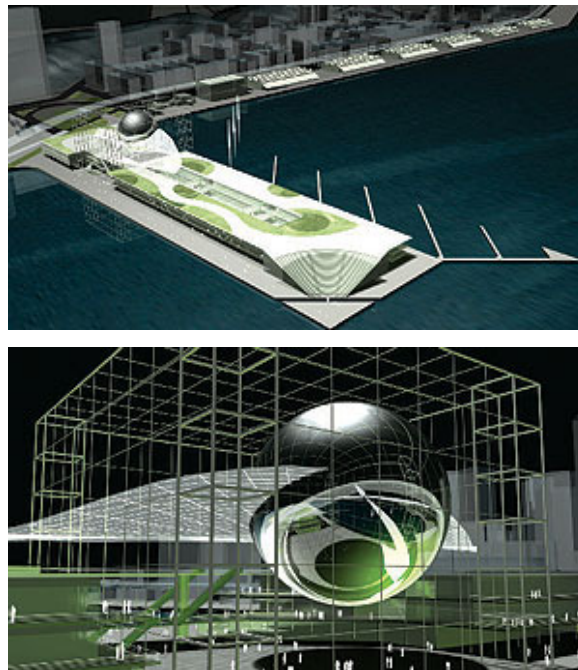
<sup>67</sup> Utilizo a palavra diversão com a mesma ideia que é empregada para designar os parques de diversão – em inglês *amusement*. Tal aplicação se justifica considerando os processos contemporâneos de *disneyficação* de espaços públicos. Ver: ZUKIN, 2000; GHIRARDO, 2002.

<sup>68</sup> FALTA de concurso e aumento de coeficiente de aproveitamento máximo são as principais polêmicas do Porto Maravilha. *aU*, São Paulo, v. 189, dez. 2009. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/189/artigo158248-2.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

<sup>69</sup> Disponível em: <<http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/189/artigo158248-2.aspx>>. Acessado em: 05 fev. 2018.

Ainda em dezembro, a editora Pini, responsável pela revista *aU*, publicou em seu domínio virtual a notícia “Arquitetos debatem irregularidades no plano de obras para Copa e Olimpíadas”, apresentando argumentos de arquitetos que criticavam, naquele momento, como as obras relacionadas aos dois megaeventos estavam sendo tocadas.<sup>70</sup> Flavio Ferreira, professor da FAU-USP, apontava para a existência de um “enorme esquema de corrupção no Rio de Janeiro envolvendo prefeitura, governo estadual e a especulação imobiliária da Barra”.<sup>71</sup> Estabelecendo uma comparação entre cidades do mundo, Ferreira aproximou Rio de Janeiro, Barcelona e Atenas (sedes olímpicas), identificando um mau exemplo em Atenas e um bom em Barcelona, mantendo, assim, argumento comum que valoriza a experiência catalã e a posiciona como modelo a ser seguido. Complementava a notícia o posicionamento de José Roberto Bernasconi, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva - Sinaenco, sobre a Copa. Para o então presidente, faltava no Porto Maravilha planejamento e projeto.

**Imagens 1.26 e 1.27 – Projeto de Índio da Costa para o Píer Mauá, 1997.**



Fonte: Revista aU (2009).<sup>72</sup>

<sup>70</sup>GEROLA, Giovanni. **Arquitetos debatem irregularidades no plano de obras para a Copa e para as Olimpíadas**. 2009. Disponível em: <<http://piniweb17.pini.com.br/construcao/arquitetura/arquitetos-debatem-irregularidades-no-plano-de-obras-para-a-copa-157709-1.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

<sup>71</sup> Anos depois, em meio às investigações da operação Lava Jato da polícia federal, foram identificados esquemas ilícitos envolvendo as construtoras responsáveis pela realização e gerenciamento das obras do Porto Maravilha.

<sup>72</sup>Disponível em: <<http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/189/artigo158248-2.aspx>>. Acessado em: 05 fev. 2018.

Já em março de 2010, a *aU* trouxe mais uma nota, dessa vez divulgando o convite feito pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro para que Santiago Calatrava elaborasse projeto para a construção do Museu do Amanhã no Píer Mauá. A nota é curta, se comparada com outras da mesma seção, e identifica a não realização de concurso para seleção do projeto, justificado pela Prefeitura pelo fato de Calatrava ser portador de “notório saber”.<sup>73</sup>

Meses depois, em junho daquele ano, o projeto do Museu foi apresentado pelo arquiteto espanhol e noticiado em nota na seção Cenário da *aU*.<sup>74</sup> No texto o edifício ganha destaque com informações sobre seu tamanho (12,5 mil m<sup>2</sup>), sua composição (loja, auditório, salas de exposição e pesquisa, e parte administrativa) bem como a aplicação de placas fotovoltaicas dinâmicas que se moveriam de acordo com a incidência de sol sobre a estrutura, e o uso de água da baía de Guanabara no espelho d’água projetado em uma das extremidades do Museu. A nota apontou que o escritório de Ruy Azevedo atuaria como responsável no Brasil pela obra, oferecendo “suporte ao desenvolvimento e à execução do projeto”.

A atuação do escritório chama a atenção posto que outros projetos realizados ou idealizados para o Porto Maravilha são de sua responsabilidade. Em 2009, antes do projeto de Calatrava, o escritório elaborou proposta para um conjunto de torres envidraçadas ocupando lotes adjacentes ao cais do porto e à Rodrigues Alves. O conjunto, batizado de Porto Maravilha, previa a integração com os armazéns do porto e suas reformas – chamadas de *retro-fit*. Entre os anos de 2009 e 2016 foram 13 projetos elaborados para lotes na região do porto (ver tabela 1 nos anexos). Além desses, outros na Cidade Nova, Centro e Santa Cruz complementam o portfólio do escritório na cidade.<sup>75</sup> Em comum entre os projetos temos a ideia de ressignificar antigas estruturas portuárias e industriais, seja pela colagem junto a novos edifícios ou pela alteração completa de seus usos sem a adição de novas partes.

Destoando dessa abordagem arquitetônica, o projeto de Calatrava propôs uma nova arquitetura na região, que dialogasse com a ideia do *amanhã*. O desenho é arrojado, as

---

<sup>73</sup>SEGRE, Roberto. Santiago Calatrava assina o Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro. *aU*, São Paulo, v. 192, mar. 2010. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/192/cenario-163506-1.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

<sup>74</sup>SEGRE, Roberto. Santiago Calatrava revela projeto do Museu do Amanhã, Rio. *aU*, São Paulo, v. 196, p.1-1, jul. 2010. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/196/artigo178557-2.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

<sup>75</sup> Os projetos para a Cidade Nova não foram contabilizados na relação devido às imprecisões quanto as suas localizações. Parte do bairro foi inserido no Porto Maravilha, os lotes do lado direito da Av. Getúlio Vargas, mas as informações disponibilizadas na página virtual do escritório não permitiram identificar em qual parte da Cidade Nova foram construídos.

estruturas foram posicionadas com precisão e formam uma cobertura que parece uma carapaça ou uma armadura. Os painéis fotovoltaicos móveis contribuem para a ideia de um edifício vivo, como um animal. Ao mesmo tempo, o traço característico de Calatrava, presente em obras nas cidades de Nova York, Lisboa ou Valência, se repete, assim como sua proposta de arquitetura atrelada às questões da engenharia, caracterizando uma ambivalência em seus projetos sendo reconhecido em repetidos lugares como arquiteto-engenheiro – ou engenheiro-arquiteto.<sup>76</sup> Em 1993, entre os meses de março e maio, o trabalho de Calatrava foi organizado como parte da abertura da série *Thresholds*, organizada pelo *The Museum of Modern Art's* (MoMA) em Nova York. Naquele momento debatia-se sobre questões da arquitetura e design contemporâneos, e a opção pela inserção dos trabalhos de Calatrava conferiram a ele visibilidade, coincidindo com o aumento de obras realizadas fora da Europa, sobretudo nos Estados Unidos.<sup>77</sup>

Seu trabalho é reconhecido por formas que se repetem, normalmente alongadas e brancas, sendo reconhecido como alguém que poderia superar “o divórcio entre arquitetura e engenharia” (KAUSEL; PENDLETON-JULLIAN, 2003, p. 08).<sup>78</sup> Em suas palavras, seria possível o “renascimento da arte” associada à arquitetura e à engenharia, condicionado à superação da diferenciação entre uma prática e outra (KAUSEL; PENDLETON-JULLIAN, 2003, p. 49). Calatrava assume, assim, a posição de defensor da reaproximação entre arquitetura e engenharia, extrapolando tal proposta ao identifica-las com a arte.

Em conferência intitulada “Movimento e forma”, realizada no *Massachusetts Institute of Technology* (MIT)<sup>79</sup>, Calatrava traz a ideia de um conjunto formado por

---

<sup>76</sup>Nascido em 1951, em Valência, na Espanha, o arquiteto realizou sua formação inicial no campo da arquitetura, continuando seus estudos em urbanismo e, posteriormente, doutorando-se em engenharia civil. Seus principais projetos vão desde pontes até arranha-céus, passando por estações de trem na Europa e nos Estados Unidos. Algumas exemplos são a Torre de Comunicação Montjuic, em Barcelona (ESP), a Cidade das Artes e Ciências, em Valência (ESP), a Estação Oriente, em Lisboa (PT), a Ponte Mujer, em Buenos Aires (ARG), o edifício Turning Torso, em Malmö (SUE) e o Centro de Transporte do WTC, em Nova York (EUA). Para uma visão completa de seus trabalhos consultar: JODIDIO, 2015; MCQUAID, 1993.

<sup>77</sup>Até o ano de 1993, a produção arquitetônica de Calatrava esteve centrada em países da Europa, sobretudo Suíça (42) e Espanha (28). Nos anos seguintes, novos trabalhos foram realizados ou projetados nos Estados Unidos (23), Israel (2), Brasil (2) e Argentina (1). Ver: JODIDIO, 2015.

<sup>78</sup> Como exemplo, temos o edifício projetado em Malmö, Suécia, que recebeu o mesmo nome de sua escultura *Turning Torso*, ou, Torso Virando. Philip Jodidio (2015) destaca a relação entre o projeto do edifício e a escultura enquanto “estudo de estática” (p. 383). Construído próximo à região portuária de Malmö, o projeto foi parte da *Bo01, the European Housing Expo 2001*, e possui 190 metros de altura e rotação de 90° da base até o topo.<sup>78</sup> Sua torção é inspirada no movimento do corpo humano, mais precisamente da coluna vertebral. Em Malmö um arranha-céu, estrutura marcada pela verticalidade. No Rio um edifício horizontal e longilíneo. Lá temos ideia de movimento criada na estática, aqui ideia criada na dinâmica

<sup>79</sup>Calatrava proferiu uma série de conferências no MIT em 1997, apresentando seu trabalho e realizando a defesa da atuação ampliada de arquitetos. Suas falas foram organizadas no livro *Santiago Calatrava: conversa com estudantes*. Ver: KAUSEL; PENDLETON-JULLIAN, 2003.

arquitetura-engenharia-arte. Buscando destacar o significado da arquitetura, recorre ao argumento de que “nenhuma escultura em si jamais atingirá a escala de uma ponte ou edifício” (KAUSEL; PENDLETON-JULLIAN, 2003, p. 99). Sua argumentação reconhece a prática projetual como sendo artística e, ao mesmo tempo, sustenta a ideia de edificações (prédios e pontes) como esculturas em escala ampliada.

Tal argumento, lançado em 1997, reaparece no trabalho de Hal Foster de 2011 – ano de publicação do livro *The art-architectura complex*, traduzido em 2015 no Brasil – mas com formas de abordagem diferentes. Calatrava reconhece a arquitetura como arte. Uma como parte integrante da outra. Foster, por sua vez, mantém a separação entre os dois campos, escolha percebida, sobretudo, na opção de criar o binômio arte-arquitetura e a análise dessa relação a partir da ideia de *complexo*. Em outras palavras, Foster identifica uma relação de “apoio” mútuo entre arte e arquitetura. É em uma nota de rodapé que o autor desenvolve esse ponto, apresentando, para tanto, as posições de Rosalind Krauss e Adolf Loss. Da primeira, utiliza seu artigo “A escultura no campo ampliado” publicado em 1978, motivado pela obra de Mary Miss.<sup>80</sup> Do segundo, o ensaio “Arquitetura”, um quase manifesto de 1910. Este propondo a análise da relação entre escultura e arquitetura enquanto formas divergentes, mas relacionadas em seus momentos de *fundação* e um pouco mais próximo da ideia apresentada por Calatrava. Aquele, de Krauss, organiza a análise da relação entre escultura e arquitetura motivada pelas aplicações do conceito de escultura que, para a autora, é “infinitamente maleável”. Sustentando uma análise mais refinada que a de Loos, o argumento de Krauss estabelece a ideia de *campo ampliado* criado pelas relações entre paisagem e não-paisagem, arquitetura e não-arquitetura.<sup>81</sup>

Foster, anos depois, retomou um e outra para afirmar que, primeiro, escultura e arquitetura se apoiam no campo ampliado, segundo, existe certa disputa entre as duas práticas e, terceiro, há no processo “(...) similaridades e diferenças materiais, formais, convencionais e acima de tudo históricas”. A partir da terceira constatação, Foster aplica ao meio artístico, chamado de “*médium*”, o conceito de “*diferenciabilidade*”, identificando o processo ao mesmo tempo de *analogia* e de *distinção* subordinado, inevitavelmente, a determinantes

---

<sup>80</sup> A tradução para o português foi elaborada por Elizabeth Carbone Baez e publicada no número 1 da revista *Gávea* em 1984. Uma versão reeditada está disponível na plataforma Monoskop, site colaborativo para estudos em arte, mídias e arquitetura. Disponível em: <<https://monoskop.org>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

<sup>81</sup> Foster destaca que tal leitura e forma de apresentação é um “mapa estruturalista de práticas”. Ver: FOSTER, 2015, p. 12.

econômicos e políticos, e sob “redefinição contínua” (FOSTER, 2015, p. 12).<sup>82</sup> Não descarta, ainda, o processo de “remodelação do espaço *como* ilusão” – grifo do autor – nem o processo de fetichização e de espetacularização que provocam, considerando as dimensões individuais e subjetivas, o deslumbramento, o atordoamento e a atrofia. É no deslumbramento que repousa as expectativas dos sujeitos que propõem tais arquiteturas-esculturas.

### 3. Arte-arquitetura no Museu do Amanhã

Surge a questão: qual a relação do complexo arte-arquitetura (FOSTER, 2105) com a cidade? Ou, para ser mais específico, como esse debate se relaciona com a reflexão sobre o capitalismo no século XXI e a produção do espaço urbano no Rio de Janeiro? Defendo que, para responder tal questão, é preciso compreender o Museu do Amanhã como um caso de arquitetura-escultura e, enquanto escultura, dotado da capacidade de interferir nas dinâmicas urbanas existentes em seu entorno e proximidades.

Enquanto arquitetura-escultura, um quase monumento do Rio de Janeiro, o museu se torna ora objeto, ora imagem de desejo. Suas formas se reproduzem em catálogos, livros, folhetos, aquarelas, fotografias que se transformam, ao mesmo tempo, em lembranças, pequenos objetos que podem ser comprados e levados por aqueles que o visitam. Indo além, as imagens são reproduzidas enquanto peças de marketing, propagandas que difundem um cenário montado no Rio de Janeiro. Tais práticas são facilmente identificadas se consideramos outros monumentos da cidade, como o Cristo Redentor, considerado uma das sete maravilhas do mundo moderno.<sup>83</sup> Do topo do Corcovado, temos uma das muitas vistas panorâmicas da cidade. De lá avistamos a região central, a zona sul e a zona norte, vemos o Maracanã, o Pão de Açúcar, o MAM e a Ponte. Do Amanhã, no nível do chão, temos uma visão que, em comum com o Cristo, é um ponto de parada na agitada metrópole. Por estar localizado em meio à baía, sem ruas e ou avenidas movimentadas por perto, a paisagem é silenciosa – silêncio interrompido pelos avisos sonoros de aproximação do VLT ou, então, pelos aviões que cortam o céu durante a aproximação ao aeroporto Santos Dummont. Os movimentos

<sup>82</sup> Na língua portuguesa a palavra diferenciabilidade não consta no dicionário, mas pode ser entendida como a capacidade de diferenciação.

<sup>83</sup> A iniciativa de atualizar a lista das sete maravilhas do mundo contou com a criação da plataforma online *New 7 Wonders* para a realização de uma votação mundial que resultou na escolha das maravilhas. Além das obras de arquitetura eleitas como maravilhas do mundo moderno, foram eleitas sete paisagens naturais e sete cidades do mundo. A montagem das listas tinha como orientação a promoção dos lugares escolhidos e foi, localmente, incentivada por meio de campanhas de publicidade visando a participação da população no pleito. A lista completa e outras informações podem ser acessadas em: <<https://new7wonders.com/>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

ficam por conta dos visitantes que entram e saem do museu, e são percebidos na prática pedestre. No olhar distante a própria estrutura dinâmica das placas solares se torna imperceptível. Cria-se a ideia de monumentalidade pela associação entre estrutura e implantação. Um monumento que, diferente de outros, permite que o visitante o experimente espacialmente e, por isso, vamos adentrar no Amanhã.

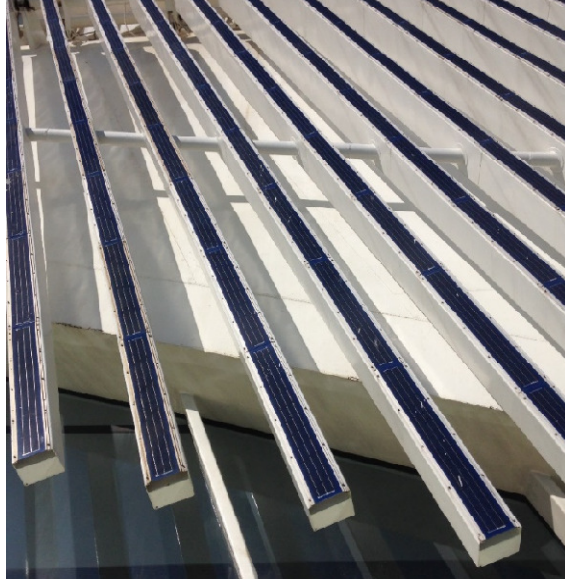
O primeiro ponto de atenção em seu interior é a enorme estrutura geométrica suspensa como um grande candelabro, que remete os olhares para o alto, como se estivéssemos em uma catedral gótica. Nela ganha vida um globo terrestre animado que alterna imagens do planeta. Sob a enorme Terra digital, os balcões de atendimento para retirada de ingressos. Todo o saguão recebe iluminação natural que atravessa as placas de vidro instaladas sobre as portas de entrada. Como em uma catedral gótica, o Amanhã tem sua rosácea, composta de vidros transparentes, que não filtram a luz a colorindo, efeito produzido pelas rosáceas, mas filtra sua própria imagem externa vista do interior.

**Imagem 1.28** – Museu do Amanhã visto da Baía de Guanabara.



Fonte: CERASOLI (2018)

**Imagem 1.29** – Placas fotovoltaicas instaladas na cobertura do Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 1.30** – Rosácea auto referencial do Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

De um lado do saguão o visitante encontra um café e, do outro, a loja que oferece produtos relacionados ao museu: quadros, ímãs de geladeira, livros, chaveiros, enfim, uma infinidade de produtos que trazem a imagem do Amanhã reproduzida como novo símbolo da cidade. Também nas laterais estão localizadas as escadas que permitem o acesso ao primeiro andar. Recomenda-se que a visita seja iniciada por esse andar onde está a mostra permanente.



Organizada em cinco partes, Cosmos, Terra, Antropoceno, Amanhãs e Nós, a exposição tem como objetivo conduzir o visitante a uma reflexão sobre o planeta Terra desde sua origem até o tempo presente e avançando para o futuro. Na primeira parte, Cosmos, somos direcionados para o interior de uma esfera e dentro dela convidados a acompanhar um vídeo mostrando a formação do planeta. Ao fim, caminhamos para a segunda parte, Terra, formada por três cubos chamados Matéria, Vida e Pensamento, que permitem a nós visitantes percorrermos seus interiores, nos aventurando em meio a informações sobre nosso organismo, os ecossistemas e sobre nossa sociedade. A terceira parada da exposição, Antropoceno, é formada por seis grandes totens que reproduzem repetidamente conteúdos sobre a interferência humana no planeta. Quase ao fim do percurso, na quarta parada chamada de Amanhãs e composta por três atividades lúdicas, propõe-se aprofundar a reflexão sobre nossa presença no planeta, direcionando a atenção para o futuro: como viveremos enquanto sociedade e qual nossa relação com o planeta. Todo o caminho é composto por muitas imagens, sons, luzes.

**Imagem 1.31** – Cosmos, Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 1.32** – Terra, Vida, Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 1.33** – Terra, Pensamento, Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 1.34** – Antropoceno, Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

A principal característica da mostra é o uso intensivo de recursos audiovisuais, tecnologias digitais e telas sensíveis do toque, o que permite maior interação entre o público e a mostra. Ao retirarmos os ingressos no saguão de entrada do museu, recebemos um cartão, nossa identificação e forma de acesso ao programa IRIS, assistente pessoal que acompanha o percurso.<sup>84</sup> Em cada parada, além das imagens e sons, encontramos telas que permitem a imersão no conteúdo da exposição. Conforme avançamos na mostra, os dados de nossa visita ficam armazenados junto à IRIS e disponibilizados ao fim da visita via correio eletrônico. O percurso a ser seguido é livre e nossa assistente nos mantém informados do que já fizemos e quanto ainda falta para completar todo o caminho.

É interessante destacar que as quatro paradas da exposição, Cosmos, Terra, Antropoceno e Amanhã, deslocam o visitante para, supõe-se, uma reflexão que não está centrada no indivíduo, mas sim no coletivo. Por isso, a quinta parada recebeu o nome de *Nós* e, surpreendentemente, uma parada que não faz uso ostensivo de imagens e sons. Assim como nos espaços prévios, somos lançados para um interior, dessa vez de uma oca, como é identificada a estrutura que compõe *Nós*. No centro da oca uma *churinga*, objeto de madeira originário da Austrália (imagem 1.35). Sobre ele é apresentada uma narrativa que remonta ao século XIX e se encerra no século XXI com a comparação de sua forma com a forma do próprio museu. Um objeto que atravessou a história do planeta, experimentado os momentos

---

<sup>84</sup>IRIS é um assistente cognitivo construído com base em uma plataforma de inteligência artificial da IBM. Em 2017 sua participação na mostra do Museu foi expandida com o lançamento da IRIS+, momento em que o visitante pode entrar em contato com a assistente.

de maior desenvolvimento que culminaram na constante ameaça de um colapso ambiental. Não é coincidência que seja esse objeto o único bem material desassociado de vídeos, fotografias e sons a compor a exposição do museu. O fim da exposição, após deixarmos Nós, nos posiciona diante da baía de Guanabara vista de dentro do museu (imagem 1.36).

Além das considerações sobre a exposição, é importante colocar algumas palavras sobre a arquitetura do museu. Por fora, como já identifiquei anteriormente, a estrutura é envolta pelas placas solares, criando uma carapaça para o Amanhã. Internamente, além do saguão com a rosácea contemporânea, temos um edifício com formas simples, que não se mostram muito diferentes ou contrárias àquelas que encontramos em obras modernas, como, por exemplo, o pavilhão da Bienal em São Paulo, de Niemeyer. Predominam o branco e linhas curvas suaves (imagens 1.37 e 1.38).

**Imagem 1.35** –Nós, Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 1.36** – Vista da Guanabara, Museu do Amanhã.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagens 1.37 e 1.38 – Interior do Museu do Amanhã.**



Fonte: VALENTINI JR (2017).

O percurso de saída do Museu e retorno à praça Mauá é feito em meio a um jardim, projetado para ser um bosque ou pomar, e marca o retorno ao mundo real, deixando o espaço virtual que predomina na exposição. Entre a porta de saída e a praça é possível encontrar algumas pessoas nas bordas do cais pescando e outras praticando o comércio ambulante, vendendo comidas e bebidas. Se dentro do Museu fomos alçados por uma

cronologia da catástrofe misturada com muitas imagens, sons e pessoas que ocupam os espaços da estrutura projetada por Calatrava, uma vez fora, é possível retornar ao silêncio da caminhada beira-mar e, principalmente, notar que o número de visitantes do Museu parece não diminuir.

#### 4. Isca cultural e marketing urbano

*Isca cultural* (ARANTES, 2013), o Museu do Amanhã se tornou parte do empreendimento de revitalização, que pode ser lido como movimento de “volta à cidade” – ou *back to the city* (SMITH, 1996; HARVEY, 2001; ARANTES, 2013) – da região portuária porque produtor de uma imagem midiática que promove e informa sobre o Rio de Janeiro. Não por menos a Rede Globo, maior empresa do ramo de telecomunicações do país, está envolvida nesse processo. Com o museu um novo lugar foi criado na cidade. Uma nova centralidade turística capaz de reorganizar as dinâmicas do consumo urbano que seja capaz de informar sobre uma cidade que busca manter sua posição internacional enquanto centro turístico. Tal instrumento, um atrativo, é produto de um pensamento sobre os espaços urbanos que começou a ser gestado ainda na década de 1990, quando foi apresentado o projeto de Índio da Costa para o píer Mauá e intensificado com a proposta do Guggenheim, que compreende como central a produção de uma imagem sobre a cidade necessária para o *marketing*, somada à realização de grandes eventos na cidade: Rio+20, trazendo o argumento ambiental presente no Museu, Jornada Mundial da Juventude e Rock in Rio, com o envolvimento do público jovem, somaram-se à Copa do Mundo FIFA e aos Jogos Olímpicos, com maior força midiática, como casos de eventos de diferentes categorias que trouxeram um grande número de turistas para a cidade. De fato, o maior deles foram as Olimpíadas de 2016.

Posicionado como grande apoteose da década de prosperidade econômica vivida pelo país durante os governos do Partido dos Trabalhadores, o evento esportivo era o final feliz de anos de aparente suspensão das divergências sociais e políticas no Brasil. Fundamental nessa construção foi a atuação do ex-presidente Lula, encabeçando o projeto de cooptação política sustentado em governos de coalizão.<sup>85</sup> Como reflexo de tal política,

---

<sup>85</sup>Em seu artigo referenciado anteriormente na introdução desse trabalho, Eliane Brum chama a atenção para o momento em que a cidade foi eleita como sede dos jogos. No evento, transmitido pela Rede Globo, políticos brasileiros do Partido dos Trabalhadores (PT) e do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), acompanhado de civis, comemoravam juntos a nomeação feita pelo Comitê Olímpico Internacional. Nos estúdios da Globo, aqueles que acompanhavam se mostram emocionados com a escolha e parecem partilhar de uma euforia percebida entre os membros da delegação brasileira, que incluía o então presidente Lula. Ver:

tivemos a organização de um grupo homogêneo que assumiu o controle da “máquina urbana de crescimento” (ARANTES, 2013, p. 25) e liderou o planejamento estratégico envolvendo gestores e políticos. Nesse arranjo acreditava-se que seria possível alcançar a revitalização da cidade sem que, de fato, fossem alteradas as estruturas gerais do espaço urbano. No lugar de uma grande reforma urbana, normalmente uma das pautas dos partidos de esquerda, foram implementadas ações pontuais, ou “intervenções acunpuntuais” (ARANTES, 2013, p. 18), mais conciliadoras e menos *revolucionárias*, que fragmentam as cidades e estabelecem dinâmicas distributivas desiguais. Exemplo desse processo é a implantação do projeto Porto Maravilha enquanto Operação Urbana.

Nesse contexto, o museu transformou em âncora visando garantir o sucesso do projeto e chamando a atenção para um espetáculo que suaviza as hierarquias sociais e cria a ideia de unidade (DEBORD, 1997). Ao mesmo tempo, o novo lugar recriado em imagens comercializáveis, consumíveis e midiaticáveis, configura o “último estágio da forma mercadoria” (ARANTES, 2000, p. 188) que potencializa a geração de renda a partir da produção arquitetônica. Tornada mercadoria, as formas do Museu passam a ser reprodutíveis e generalizáveis, por isso a facilidade de reconhecer o traço de Calatrava, seja no Brasil ou em Nova York. Entretanto, o Museu, que foi investido de identidade própria, construída “a golpes de marketing” (ARANTES, 2012, p. 309), sustenta uma marca, assim como a cidade do Rio, que passa a ser associada ainda mais como destino turístico porque, independentemente da produção imagética, o Museu se completa quando associado ao lugar que ocupa.

Os espaços arquitetônicos se tornam, então, centrais na simbologia do poder e de seus desdobramentos. Tal poder se sustenta na possibilidade de consumir o espaço, o *space consuming*, uma forma de “ostentação do poder” (BOURDIEU, 2012, p. 161), que delimita um novo grupo social, não necessariamente uma classe, que seja capaz de realizar tais práticas. É nessa possibilidade que o Estado se apoia, empregando a arquitetura como ferramenta a favor dos projetos de *requalificação* que podem resultar em processos de *degentrificação* (RUBINO, 2004; LEITE, 2007), ou seja, na mudança do perfil de ocupação de áreas urbanas, favorecendo grupos detentores de maiores capitais. No Porto Maravilha, no Rio, foi o poder público que assumiu o papel de “agente decisivo” (ARANTES, 2012, p. 318) na promoção da pretendida mudança, posto ser o único capaz de negociar e barganhar condições

necessárias para o desenvolvimento dos grandes empreendimentos.<sup>86</sup>Reforçou-se, ao fim, a agenda política que propunha interferências no espaço urbano, mesmo que a altos custos, visando a reconfiguração espacial e a redistribuição de capital simbólico como estratégias de reposicionamento da cidade nos arranjos capitalistas contemporâneos.

---

<sup>86</sup> Pedro Arantes destaca que: “O Estado é o agente decisivo, pois concentra em si os riscos e os fundos da operação, o que empreendedores privados não assumiriam nas mesmas condições. Isso significa que é ele quem aplica recursos em grande monta, muitas vezes cancelando outros investimentos menos midiáticos e socialmente mais importantes, para realizar o papel de player [grifo do autor] na caçada rentista pela riqueza circulante”. (ARANTES, 2012, p 318).



## CAPÍTULO II: O passado está aqui

**Imagem 2.1** – *Planta do Rio de Janeiro, 1831 (recorte).*

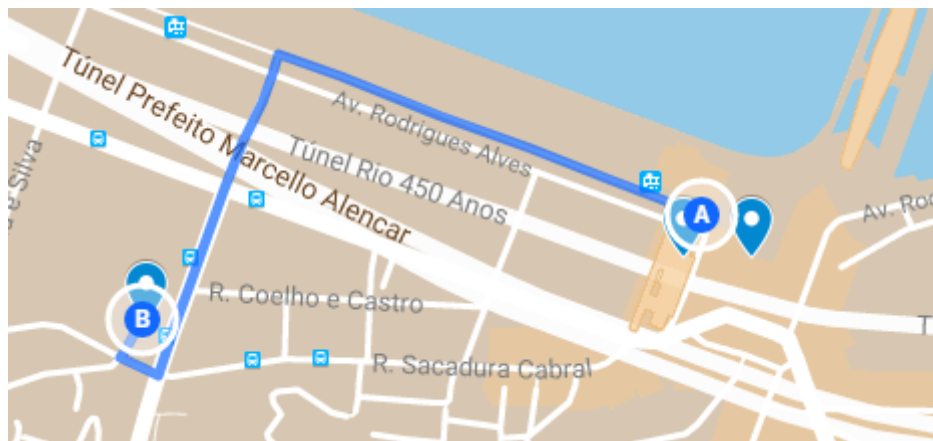


Fonte: Biblioteca Nacional (1831).<sup>87</sup>

<sup>87</sup> A versão completa está anexada ao final do trabalho. Ver: PLANTA do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Lithoga. de Steinmann, 1831. 1 planta, litografia, aquarelada, col., 35,8 x 47cm. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart326112/cart326112.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart326112/cart326112.htm)>. Acesso em: 7 fev. 2018.

Se na abertura do primeiro capítulo a escolha foi por um mapa do século XX, neste ponto de nosso percurso a carta de orientação é do século XIX. Nela, há a indicação do nome das praias dos Mineiros, Prainha, do Vallongo, depois Vallonguinho e Ponta da Saúde (direita para a esquerda). A área entre a Prainha e o Vallongo é onde, hoje, está a praça Mauá. Assim, junto à praia do Vallongo, temos o Morro da Conceição, como indicado no mapa (M<sup>o</sup> da Conceição). O limite entre a cor verde e a rosa (destaque utilizado no mapa) é percorrido, na diagonal, pela atual rua Camerino (presente no mapa) e, na vertical, Barão de Tefé (ainda não existente na planta). A escolha desse mapa se sustenta no fato de que a segunda arena a ser apresentada está articulada a outro tipo de complexo, não mais de arte-arquitetura, mas sim de memória-patrimônio. Se antes MAR e Amanhã orientaram a análise do espaço urbano, agora o Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana orienta o mapeamento da região portuária. Por isso, os próximos passos nos deslocam da praça Mauá para o Cais do Valongo e da Imperatriz, na av. Barão de Tefé. Para tanto, dois caminhos são possíveis, cada um com características próprias e propiciadores de visões sobre a cidade diferentes entre si. Em comum entre os dois, a possibilidade de perceber que o espaço urbano, hoje, é formado pela justaposição de tempos, compondo um mosaico de cores, formas e estilos.<sup>88</sup>

**Imagem 2.2** – Caminho entre a praça Mauá (ponto A) e o Cais do Valongo (ponto B).



Fonte: Google Maps (2018).

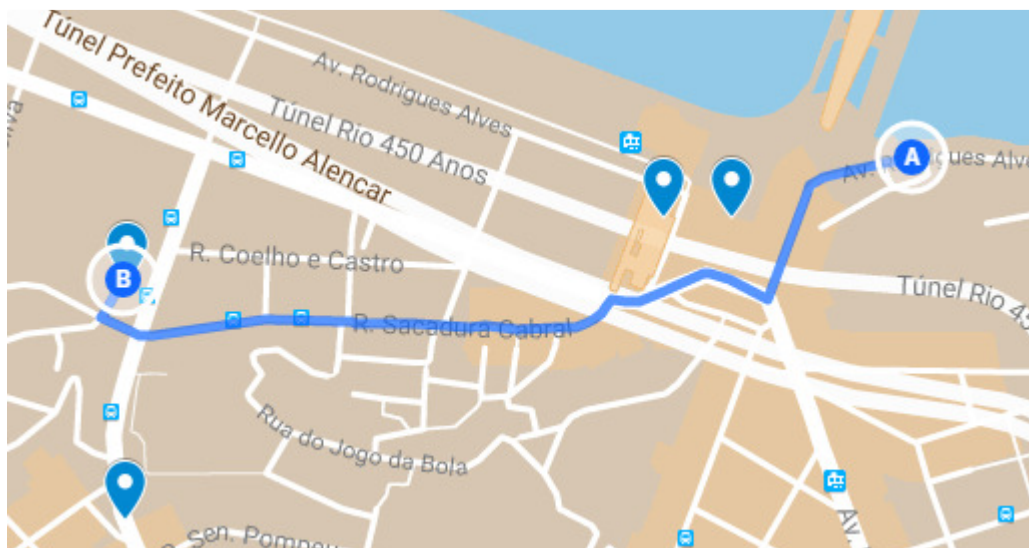
O primeiro caminho a ser percorrido é o que acompanha o cais do porto e os armazéns construídos no começo do século XX, uma caminhada realizada pelo novo bulevar

<sup>88</sup> Ao trabalhar com a ideia de justaposição busquei fugir do erro de classificar a relação entre os lugares construídos como sendo de sobreposição, o que permitiria, ocasionalmente, associar com o conceito de “palimpsesto”, aplicado por Benedito Lima de Toledo (TOLEDO, 1983) em seu trabalho sobre São Paulo. De fato, no Rio, há a contiguidade dos tempos urbanos. Cada lugar expressa uma temporalidade diferente que não se sobrepõe à outra. Expressei tal ideia no começo do primeiro capítulo.

que ocupa o antigo leito da av. Rodrigues Alves (imagem 2.2). Por ele correm, atualmente, as composições do VLT, em meio a jardins e mobiliários urbanos para uso coletivo. Um *promenade* contemporâneo, construído onde outrora se ergueram as colunas da Perimetral, que coloca o caminhante em contato com arquiteturas diferentes que marcam, como em outros lugares da cidade, tempos diversos. São edificações datadas desde o começo do XX até os primeiros anos do XXI, marcadas, em alguns casos, pelos grafites que formam murais coloridos. Ao mesmo tempo, essa caminhada é pontilhada por pequenos centros de consumo temporários, pontos de venda de pequenas lembranças, alimentos e bebidas.

O segundo caminho, quase paralelo ao primeiro, é o realizado pela rua Sacadura Cabral que, diferente da Rodrigues Alves, acompanha o pé do morro da Conceição e, até o começo do século passado, margeava a frente marítima da cidade (imagem 2.3). Dentro do conjunto de obras realizadas na região portuária, a rua recebeu nova cobertura asfáltica, novo calçamento nos passeios, nova iluminação e sinalização. O largo de São Francisco da Prainha foi reformado e ganhou feições mais parecidas com uma praça, não sendo mais utilizado como estacionamento. No conjunto das obras do Porto Maravilha, a Sacadura Cabral foi um dos primeiros lugares em que as frentes de trabalho começaram a atuar e, por isso, um dos primeiros endereços a ser entregue com a alcunha de *revitalizado*.

**Imagem 2.3** – Entre a praça Mauá (ponto A) e o Cais do Valongo (ponto B).



Fonte: Google Maps (2018).

Além de observar os ganhos decorrentes das obras, é importante atentar para a composição das paisagens, sobretudo o tipo de construções, gabarito, perfil de ocupação e estilos. Assim, na Rodrigues Alves, no trecho entre a Praça Mauá e a Barão de Tefé, altura do

armazém 3, chama a atenção o número de prédios institucionais do lado esquerdo – para quem caminha no sentido indicado anteriormente. São repartições e órgãos públicos que lidam diretamente com a atividade portuária, como o Departamento de Polícia Federal, a Alfândega do Porto do Rio e o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Somam-se a esses edifícios alguns sobrados que se encontram abandonados e galpões utilizados como estacionamento. Do lado direito, o lado da baía, estão os armazéns do porto, reformados, pintados com cores fortes e tombados pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH). Nesse trecho da avenida foram tombados os seguintes bens: galpão no qual funcionou a antiga Companhia Nacional de Navegação Costeira e o edifício sede do Touring Club, posteriormente estação marítima, tombados pelo IRPH (decreto n.º 19.002 de 05 de outubro de 2000) juntos aos armazéns e outros bens localizados na região portuária. Além desses, o prédio da Alfândega e o prédio da Superintendência da Polícia Federal, tombados pelo INEPAC (processo E-18/001.539 de 1998).<sup>89</sup>

**Imagem 2.4** – Vista da Rodrigues Alves a partir do MAR em 2014.



Fonte: VALENTINI JR (2014).

---

<sup>89</sup> Nos anexos, ao final do trabalho, está disponível uma tabela com a relação de processos e decretos de tombamentos realizados pelo IRPH, INEPAC e IPHAN na região portuária.

**Imagem 2.5** – Av. Rodrigues Alves após a demolição da Perimetral vista a partir da Praça Mauá em 2017.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

No segundo caminho, o da Sacadura Cabral, o perfil de ocupação é marcado pelo contraste entre sobrados antigos, ocupados por comércio variado, com destaque para bares e restaurantes, alguns galpões utilizados como depósitos e ou estacionamentos, e edifícios residenciais com mais de dois andares, sendo que no trecho mais próximo à Barão de Tefé o predomínio é de sobrados. Buscando sobre os bens tombados na rua temos que, pelo processo n.º 22 de 1938, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) tombou a Igreja de São Francisco da Prainha. A fundição Manoel Lino e outro edifício, identificado como local em que funcionou uma estrebaria, foram tombados pelo IRPH em 1986, por meio do decreto n.º 6.057. É importante destacar que a Sacadura Cabral já fora alvo das ações de intervenção na região portuária antes do Porto Maravilha se concretizar.

Considerando os projetos idealizados desde a década de 1970 (ver tabela 3 nos anexos), ao menos dois grandes planos incluíram o logradouro em sua área de abrangência: o projeto SAGAS (1983-88) e o Plano Porto do Rio (2001).<sup>90</sup>Nos dois casos, foi proposta, em primeiro lugar, a preservação da identidade histórica e cultural da região portuária, reconhecida nos patrimônios preservados e ou tombados. O Plano Porto do Rio, diferente do SAGAS (e mais recente), extrapolava a atuação de caráter mais preservacionista e orientava a ação do poder público enquanto agente coordenador de ações que visavam a reorganização das dinâmicas econômicas da cidade, buscando o desenvolvimento comercial e de serviços na

<sup>90</sup>Ver: GUIMARÃES, 2004; 2014.

área portuária (ver anexos, tabela 3). Como resultado das duas iniciativas, a rua passou a concentrar um número significativo de atividades de entretenimento (bares, restaurantes e casas noturnas).

Comparativamente, a Rodrigues Alves não foi alvo de ações de *revitalização*, devido à sua relação mais direta com o trânsito portuário e, sobretudo, à presença da Perimetral, vista como grande barreira para a recuperação da avenida. Assim, contrário ao percebido na Sacadura Cabral, o caminho pela Rodrigues Alves não possui estabelecimentos comerciais que possam atrair turistas e outros consumidores, o que pode justificar a grande quantidade de pontos comerciais temporários. Nosso caminho pela avenida encontra a Barão de Tefé exatamente na altura do armazém 3 do porto, espaço utilizado para eventos e festas. Não por menos, é nessa esquina que funciona um estacionamento em um grande galpão que tem uma de suas fachadas grafitada por Eduardo Kobra.<sup>91</sup>

Todo o caminho entre a Praça Mauá e o armazém 3 se tornou foco de atração de turistas que transitam pelo passeio, seja em direção ao AquaRio ou, no sentido contrário, em direção aos complexo de museus MAR-Amanhã. Ali, circulação de pessoas e consumo se aproximam e criam a ideia de lazer não mais como busca de uma identidade própria, como no caso do Museu do Amanhã, mas como prática de “ir ver o que se tornou banal” (DEBORD, 1997, p. 112). O banal é o grafite visto em outros lugares da cidade, mas espetacularizado, seja pelas grandes dimensões ou pela recepção positiva que recebeu por parte da imprensa e do público geral, muito contrário ou que normalmente acontece.<sup>92</sup>

**Imagem 2.6 – *Etnias* ou *Somos todos um*, Eduardo Kobra (fragmento).**

<sup>91</sup>A parede que faz frente à Rodrigues Alves, com 15 metros de altura e 170 de comprimento, é hoje suporte para a obra *Etnias*, também chamada de *Somos todos um*, realizada por Kobra e considerado o maior do mundo pelo *Guinness Book*. Por sua vez, a fachada na Barão de Tefé não recebeu tratamento artístico, estando coberta apenas com tinta preta. Com informações do G1 da Rede Globo. Ver: GUINNESS Book declara grafite de Eduardo Kobra como maior do mundo: Mural realizado para Rio 2016 tem 15 metros de altura e 170 de comprimento. Obra retrata cinco etnias diferentes de indígenas de cinco continentes. Mural realizado para Rio 2016 tem 15 metros de altura e 170 de comprimento. Obra retrata cinco etnias diferentes de indígenas de cinco continentes. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pop-arte/noticia/2016/08/guinness-book-declara-grafite-de-eduardo-kobra-como-maior-do-mundo.html>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>92</sup> Contrário ao que foi noticiado pelo G1, a página oficial do Porto Maravilha publicou em julho de 2016, uma notícia sobre o mural de Kobra. Nela, a obra é chamada de “Somos todos um” e chama a atenção a reprodução da fala do autor do mural que *convidou* outros artistas a trabalharem em paredes que, em sua observação, estavam disponíveis. Ver: BARTHOLINI, Bruno. **Kobra na Orla Conde**. 2016. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4578>>. Acesso em: 07 fev. 2018.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 2.7** – Diferentes tratamentos para diferentes fachadas.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

Hoje, percorrer o caminho entre a praça Mauá e a Barão de Tefé pode criar no caminhante a ideia de viver em um espaço urbano democrático e plural, posto que não há catracas, portas ou grades que controlam o acesso a essa região. Tal ideia pode ser lida como parte de uma imagem irreal da cidade na qual uma sociedade hierarquizada se organiza (DEBORD, 1997). O livre acesso e circulação a esse espaço *revitalizado*, prerrogativa do Porto Maravilha, colocaria em suspenso as tensões e hierarquias sociais vividas na cidade porque as trata de forma “diplomática”. Circular como turista pelo porto do Rio é, hoje, um exercício de pertencimento, de parecer parte do conjunto de cidadãos, mais do que ser de fato. A cidadania, aqui, é aquela pautada no consumo e nas imagens, ou, no consumo das imagens banalizadas.

Também são banais as arquiteturas que compõem a paisagem, formando um mosaico de estilos e de tempos. Nesse espaço se destacam duas torres comerciais: a nova sede da L’Oreal, empresa francesa especializada em cosméticos, e o edifício Vista Guanabara, que marcam o começo da Barão de Tefé (imagem 2.8).<sup>93</sup> Ladeadas, as duas torres formam um conjunto que se assemelha a um jogo de espelhos. Suas fachadas revestidas com vidro espelham, de fato, o entorno marcado por tempos diferentes vividos pela cidade, que formam o passado, marcado pelas já mencionadas idas e vindas de projetos políticos que foram, ao longo dos anos, criando um espaço que hora recebeu, hora afastou pessoas e práticas culturais.

---

<sup>93</sup> O edifício da nova sede da L’Oreal foi projetado pelo escritório RRA, envolvido na construção do Museu do Amanhã e de outros projetos na região portuária (ver tabela 1 nos anexos). Sua área construída total é 29.300 m<sup>2</sup>, em um terreno de 2.550 m<sup>2</sup>. Sua construção reforça a prática, por parte da empresa francesa, de edificação e ocupação de estruturas icônicas pelo mundo como, por exemplo, em Nova York. Lá, a L’Oreal transferiu sua sede para o *Hudson Yards*, grande empreendimento imobiliário privado desenvolvido às margens do rio Hudson, próximo à estação Pennsylvania de trens, que propôs a estruturação de uma nova centralidade na cidade norte-americana. Ver: RIEZMAN, Lauren. **L’Oreal USA moves corporate headquarters to Hudson Yards and terminal stores**. 2016. Disponível em: <<http://www.lorealusa.com/media/press-releases/2016/jun/hudson-yards-press-release>>. Acesso em: 07 fev. 2018. Já o projeto do edifício Vista Guanabara foi de responsabilidade do escritório Arq&Urb Projetos em parceria com a KPF, empresa sediada em Nova York. Sua realização, ou seja, financiamento, ficou a cargo das investidoras GTIS Partners, também sediada em Nova York, e Autonomy Investimentos, com sede em São Paulo. Ambas atuam como investidoras no segmento imobiliário. Nos dois casos os projetos visaram a construção de torres corporativas, ou seja, destinadas a receber escritórios e empresas, por isso planejadas enquanto sobreposição de lajes, comercializadas por inteiro ou em partes. Informações colhidas nos sites do escritório RRA e do Vista Guanabara. Disponível em: <[www.rra.com.br](http://www.rra.com.br)> e <[www.vistaguanabara.com.br](http://www.vistaguanabara.com.br)>. Acesso em: 18 fev. 2018.



**Imagem 2.8** – Arte e arquitetura contemporâneas.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

**Imagem 2.9** – Edifício Vista Guanabara e mural *Etnias* a partir da baía.



Fonte: CERASOLI (2018).

## 1. O Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana

Na Barão de Tefé, entre a av. Venezuela e a rua Sacadura Cabral está localizado o Cais do Valongo. Chamado também de Cais da Imperatriz, é o lugar em que, no século XIX, desembarcou a futura imperatriz brasileira. Ali, antes do desembarque real, outros corpos marcaram sua presença na história da cidade: africanas e africanos escravizados e traficados para o Brasil que eram desembarcados nessa região, sendo encaminhados para o mercado de escravos na proximidade. Na construção dos símbolos de nossa história, a primeira narrativa, centrada na monarquia e nas figuras que a compuseram, saiu vitoriosa. Sendo assim, foi erguido a coluna monumental identificando o passado imperial da cidade e do país. Abaixo da coluna, as camadas da outra história, que por muitos anos foi colocada no lugar de derrotada, fadada ao esquecimento, sendo lembrada, quando possível, por grupos que buscavam mantê-la viva. A história daqueles corpos trazidos para a América, destituídos de identidade e cidadania, todavia, floresceu em meio à terra revirada das obras de infraestrutura nas proximidades do Cais. Camadas de pedras utilizadas como calçamento ficaram expostas junto à coluna. Junto ao Cais da Imperatriz, afirmou-se então, o Cais do Valongo, o principal porto de desembarque de escravizados no país.

Em 2011, por meio de decreto municipal – n.º 34.803, de 29 de novembro – foi instituído o Grupo de Trabalho Curatorial do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, formado por representantes da CDURP, da Prefeitura Municipal, dos movimentos negros, lideranças religiosas e moradores locais.<sup>94</sup> Como resultado do trabalho do Grupo, foi criado o Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, uma seleção de seis lugares (imagem 2.10) na região portuária do Rio que estariam ligados à memória da presença africana na cidade.

---

<sup>94</sup> O decreto reconhece a “importância histórica e cultural” dos vestígios encontrados na região portuária, associada aos duzentos anos da existência do Cais do Valongo, bem como a “necessidade de socializar os diversos sítios arqueológicos”, propondo, também, o estabelecimento de marcos legais e espaciais para a estruturação dos sítios arqueológicos e ou históricos, e a manutenção de trocas culturais entre eles. Acrescenta, ainda, o reconhecimento da existência dos vestígios como parte dos resultados da “Diáspora Africana” e, justificando o momento de organização do Circuito, destaca eleição do ano de 2011 pela ONU como “Ano internacional dos afrodescendentes”. Ver: RIO DE JANEIRO (Município). **Decreto nº 34.803, de 29 de novembro de 2011.** Cria o Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana e o Grupo de Trabalho Curatorial do Projeto Urbanístico, Arquitetônico e Museológico do circuito. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/decretos/d34803.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2018

**Imagem 2.10** – Mapa do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana.



Fonte: CDURP (c. 2010).<sup>95</sup>

A proposta do Circuito é preservar e valorizar o passado da cidade, tornando-o presente. Para tanto, todos os lugares receberam sinalização indicando que compõem o roteiro, tornaram-se pontos de referência para visitas e trabalhos de divulgação, e foram incorporados ao Programa Porto Maravilha Cultural, parte da OUC Porto Maravilha e responsável pelo reconhecimento, preservação, valorização e exploração econômica dos patrimônios materiais e imateriais.<sup>96</sup> Para a montagem do Circuito foram selecionados os seguintes bens:

1) Cais do Valongo e Cais da Imperatriz, antigo trapiche onde desembarcavam os negros trazidos da África para serem vendidos como escravos, reconhecido como patrimônio

<sup>95</sup> Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/circuito>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>96</sup> As informações foram recolhidas em folder elaborado pela CDURP e disponível on-line. Nesse material há a indicação de que a região portuária é detentora de um grande número de patrimônios materiais e imateriais, estando protegida pela Área de Proteção do Ambiente Cultural da Saúde, Gamboa e Santo Cristo – APAC SAGAS (ver anexos, tabela 2). Ainda no material, é indicada a atuação da CDURP, por meio do Porto Maravilha Cultural e associada ao poder público, setor privado e sociedade civil, no desenvolvimento das ações e projetos de preservação e manutenção do patrimônio. Para tanto, seis diretrizes são apresentadas: “preservação e valorização da memória e das manifestações culturais”, “exploração econômica dos patrimônios material e imaterial, respeitando os princípios de integridade, sustentabilidade, inclusão e desenvolvimento social”, “valorização do patrimônio cultural imaterial”, “produção e difusão de conhecimento sobre a memória da região”, “recuperação e restauro material do patrimônio artístico e arquitetônico” e “realização de diagnóstico sobre o patrimônio histórico, cultural e arqueológico”. Em resumo, a CDURP criou espaço e diretrizes para que atue de forma análoga aos órgãos de preservação do poder público (IRPH e INEPAC). Ver: <<http://www.portomaravilha.com.br/images/pmcul.pdf>>. Acessado em: 07 fev. 2018.

cultural da cidade do Rio de Janeiro pelo IRPH em 2013, e, recentemente, patrimônio cultural da humanidade pela UNESCO em 2017;<sup>97</sup>

2) Pedra do sal, local de desembarque do sal no antigo porto de trapiches e onde o samba carioca começou sua caracterização. Está nas proximidades da rua Sacadura Cabral e foi tombado como patrimônio estadual (INEPAC) em 11 de maio de 1987 – ver tabela 2;

3) Jardim Suspenso do Valongo, criado como parte do muro de contenção do morro da Conceição em 1906 durante as obras de modernização do porto, tombado pelo IPHAN em 1938;

4) Largo do Depósito, antigo mercado de negros escravizados, sem tombamento ou registro;

5) Cemitério dos Pretos Novos, local onde foram encontradas ossadas de negros que chegavam ao Brasil mortos e eram enterrados nas imediações dos trapiches, também sem tombamento ou registro;

6) E, por fim, o Centro Cultural José Bonifácio, organizado em 1986 como centro de referência cultural, atuando na preservação e difusão da memória negra. Ocupa desde sua criação o palacete construído em 1877 para abrigar o primeiro colégio público da América Latina, tendo sido tombado pela IRPH em 1983.

Questionamentos importantes a serem feitos, após a breve apresentação dos lugares, são aqueles que buscam, primeiro, compreender as relações desses lugares com a cidade, segundo, o que há em comum entre eles que permitiu a formação do Circuito, terceiro, o que se celebra de fato em cada um desses lugares, quarto, compreender o próprio conceito de *circuito*. Para encontrar tais respostas, avançaremos mais em nossa caminhada, desenvolvendo o percurso de acordo com a ordem em que foram apresentados.

Estamos no Cais do Valongo que, apesar de possuir duas nomenclaturas, refere-se apenas a um lugar que, no século XIX, passou por um processo de ressignificação deixando sua condição de simples porto para receber o monumento em homenagem ao desembarque da imperatriz. Dois séculos depois e em meio a novas obras de mudança da paisagem, a região do Cais da Imperatriz começou a ser escavada e, conforme camadas de terras eram retiradas, os vestígios do antigo porto se mostravam: enormes pedras que indicavam o calçamento e o alinhamento das margens da baía na exata localização do cais. De imediato, como toda obra de grande impacto, estudos arqueológicos e históricos começaram a ser realizados e, como

---

<sup>97</sup> O reconhecimento pelo IRPH não veio acompanhado de lei ou decreto tombando ou registrando o lugar. Ver tabela 2.

resposta, tornou-se necessária o estabelecimento de uma política de tratamento dos vestígios encontrados, tendo como principal orientação a preservação dos materiais, que não se restringiam somente às pedras de calçamento.

A solução encontrada foi o projeto de adequação urbanística da praça, buscando manter expostos os fragmentos encontrados, reafirmando no plano narrativo a coexistência do Cais da Imperatriz, a coluna monumental, e do Cais do Valongo, as ruínas (imagem 2.11). Coexistência, também, entre os tempos da cidade: o cais dos séculos XVIII e XIX, a coluna do XIX, os barracões e estruturas industriais do XX e, por fim, os novos edifícios do XIX. No Cais do Valongo a justaposição de tempos se mistura com a sobreposição. Todavia, visto à distância o Cais se dilui no horizonte urbano (imagem 2.12).

Processo semelhante é o que resultou na descoberta do Cemitério dos Pretos Novos, no entanto, neste caso, os achados foram anteriores às obras do Porto Maravilha. Ainda na década de 1990, durante a obra de reforma de uma edificação, foram encontradas ossadas de crianças e mulheres negras, que teriam chegado mortas no Brasil e foram enterradas na região entre o cais do Valongo e o mercado de escravos. Em resposta à descoberta, foi fundado o Instituto dos Pretos Novos – Museu Memorial (IPN), por Merced e Petrúcio Guimarães, proprietários da residência na qual foram encontradas as ossadas. Para o casal, o IPN tinha como objetivo a preservação do sítio arqueológico e a manutenção da memória dos negros que aqui chegaram escravizados. Para tanto, a atuação do IPN se pautou na divulgação da história do cemitério e, ao mesmo tempo, na denúncia das condições em que escravizados eram sepultados (VASSALLO, 2014, pp. 11-12).

**Imagem 2.11** – Cais do Valongo e da Imperatriz.



Fonte: VALENTINI JR (2014).

**Imagem 2.12** – Av. Barão de Tefé vista a partir da Rodrigues Alves.



Fonte: VALENTINI JR (2017).

Nas proximidades do Cais do Valongo, seguindo pela Barão de Tefé em direção ao centro da cidade, chegamos no Largo do Depósito, chamado de Praça dos Estivadores ou Largo do Comércio. Esse ponto do circuito se destaca entre os outros por estar associado a um lugar que de fato não existe mais não se faz presente por vestígios. Sua inclusão no Circuito foi proposta por ter sido ali que funcionou o mercado de escravos desembarcados no Valongo. Em 2004, pelo decreto municipal n.º 24.088, foi determinada a construção do Portal dos Pretos Novos, estrutura que deveria ser erguida no largo para receber “os restos mortais daqueles sepultados sem respeito à dignidade humana no que ficou conhecido como cemitério dos Pretos Novos no Bairro da Gamboa” (art. 2º).<sup>98</sup> Tal iniciativa, como destacado, foi pensada como resposta à descoberta das ossadas no cemitério dos Pretos Novos, mas não foi realizada. Hoje, o lugar é uma praça com calçamento liso, alguns bancos, um ponto de ônibus, duas lixeiras enterradas e algumas árvores. Em seu entorno predominam edifícios baixos de até três andares, com fachadas em estilo eclético, alguns pequenos galpões, um edifício em ruína e a murada do Jardim Suspenso do Valongo. Não há vestígios do mercado, apenas uma pausa no espaço urbano marcada pela praça. Mesmo na ausência, contudo, buscou-se afirmar a memória do passado de escravização de africanos.

Também se afirmando enquanto lugar destituído de edificações e patrimônio cultural reconhecido pelo INEPAC (ver tabela 2), a Pedra do Sal se insere no Circuito tanto

<sup>98</sup>RIO DE JANEIRO (Município). **Decreto n.º 24.088, de 05 de abril de 2004.** Cria o Portal dos Pretos Novos. Disponível em: <[http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis\\_consulta/21041Dec\\_24088\\_2004.pdf](http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/21041Dec_24088_2004.pdf)>. Acesso em: 07 fev. 2018.

por seu passado e memória, quanto por seu presente e presença. Ali desembarcavam carregamentos de sal e escravizados. Ali o samba carioca foi criado. Como identificado pelo INEPAC:

“A Pedra do Sal é testemunho cultural mais que secular da africanidade brasileira, espaço ritual consagrado e o mais antigo monumento vinculado à história do samba carioca. Outrora teve os nomes de Quebra-Bunda, Pedra da Prainha e, como nas redondezas se carregava o sal, popularizou-se como do Sal. Ali se instalaram os primeiros negros da Saúde, se encontraram as Tias Baianas, soaram os ecos das lutas populares, das festas de candomblé e das rodas de choro. Nas ruas tortuosas e becos que a envolvem, nasceram os ranchos e o carnaval carioca. No dorso da Pedra do Sal estão inscritas as raízes do nosso samba.”<sup>99</sup>

Percebe-se que seu valor histórico é sustentado na articulação de dois referenciais: a memória negra e a memória do samba, imbricadas uma na outra. Da primeira surgem as histórias dos ocupantes do bairro da Saúde. Da segunda, o carnaval carioca e as raízes do samba. Nessa trama memorialística tornou-se real a ideia de Pequena África, título atribuído à região próxima à Pedra do Sal, em reconhecimento à histórica presença de africanos e seus descendentes nessa parte da cidade. Considerando sua relação com a cidade, o lugar parece, assim como o Cais, diluído no espaço construído. No dorso da Pedra não estão inscritas somente as raízes do samba, mas estão entalhados degraus que formam uma escada que permite o acesso aos níveis mais elevados e aos imóveis construídos junto à formação. Voltarei a falar da Pedra do Sal mais a frente.

Por enquanto, em nossa caminhada pelo circuito, faltam os dois últimos lugares: o Centro Cultural José Bonifácio e o Jardim do Valongo. O primeiro, ocupa o edifício em que foi fundada a primeira escola pública durante o Império, tendo se transformado antes do Porto Maravilha em lugar de presença negra. A princípio, poderíamos supor que o lugar representa uma memória que, assim como o Cais da Imperatriz, está associada ao passado imperial da cidade – a arquitetura eclética, o nome do patriarca da independência –, mas o que se experimenta é a construção da memória da articulação do movimento negro em defesa de sua existência e presença.

---

<sup>99</sup> Disponível em: <[http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/20](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/20)>. Acesso em: 07 fev. 2018.

**Imagem 2.13** – Jardim Suspenso do Valongo.



Fonte: VALENTINI JR (2014).

O Jardim Suspenso do Valongo (imagem 2.13), último lugar, é, dentre os incorporados ao circuito, o que mantém menos relação direta com a memória africana. Construído em 1906 durante os trabalhos de modernização e embelezamento da cidade realizados nos anos da administração Pereira Passos, o Jardim foi projetado por Luis Rey e tinha como objetivo conter as encostas do morro da Conceição após o alargamento da rua do Valongo, ligação da Cidade Nova com o porto. Tombado em 1938, pelo IPHAN, era visto como parte do conjunto de medidas para o embelezamento da cidade que foram adotadas na administração de Passos e, considerando o conjunto de bens tombados no mesmo processo, há a clara associação desse lugar com o passado imperial (ver tabela 2 nos anexos). Sua relação com a memória africana é criada pela narrativa que identifica a rua do Valongo como espaço em que se localizavam as estruturas nas quais eram acomodados os escravizados recém-desembarcados. A proximidade com o antigo mercado de escravos também contribuiu para a afirmação deste lugar como parte do Circuito.

Como visto, cada um dos seis lugares possui um tipo de relação com a cidade construída e um tipo de memória. Comum a todos eles temos a afirmação da presença e permanência de africanas e africanos, bem como seus descendentes e suas práticas nessa região do Rio de Janeiro. O Circuito, de forma geral, organiza um roteiro que vai desde o desembarque até a permanência, da morte à vida. Nesse percurso, torna-se evidente uma “nova sensibilidade histórica” (VASSALLO, 2013, p. 83), que ressignifica o passado por



meio de políticas de patrimonialização associadas à reivindicação de direitos. Assim, o Circuito que abarca tanto bens patrimonializados quanto aqueles que não estão tombados ou registrados, atende às demandas de detentores da cultura africana que buscam, no Rio de Janeiro, manter o reconhecimento dos lugares referências na construção de suas identidades. Há, em meio a esse processo, a produção de um novo espaço público reificado, pautado em uma vida urbana encenada de acordo com as memórias e passados da cidade, mas, sobretudo, um espaço marcado pela disputa pela autenticidade. Em outras palavras, na cidade que existe buscam-se aspectos inalterados das práticas, manifestações de identidades originais.

José Reginaldo S. Gonçalves, responsável por prefaciar o livro *A utopia da Pequena África* (2014), identifica a existência de uma “geografia da autenticidade” nas metrópoles modernas, dotada de limites fluídos que se alteram com o tempo.<sup>100</sup> Sobre essa questão, indica que nesses espaços urbanos marcados pelo anonimato, impessoalidade e desconhecimento, o recurso da autenticidade se torna “uma espécie de obsessão coletiva” que se associa a um passado da cidade e se torna projetável como identidade coletiva autêntica. (GONÇALVES, 2014, p. 08). No recorte do Rio de Janeiro – e do trabalho de Guimarães (2014) – o autêntico, ao menos o esforço de afirmação, centra-se na ideia de Pequena África, já mencionada anteriormente. Gonçalves reconhece a associação entre memória e identidade na construção dessa ideia. Guimarães, por sua vez, amplia a análise e destaca o esforço de “presentificação do passado” realizada pela aplicação de “uma gramática performativa” que alça a Pequena África à condição de utopia – título de seu trabalho (GUIMARÃES, 2014, p. 22).<sup>101</sup>

Organizado enquanto trabalho etnográfico, *A utopia da Pequena África* se pautou no esforço de reconhecer os embates que ocorriam dentro e fora dessa região, colocando em contato diversos sujeitos presentes na região portuária, mas que viviam e compreendiam a cidade de forma diferentes. Tais embates evoluíam duas questões principais: a fundiária recolocada como um questionamento sobre a quem pertence a cidade, e da autenticidade. Guimarães destaca, então, que no Morro da Conceição, na região portuária, havia o embate entre aqueles moradores que se reconheciam como ocupantes tradicionais, destacados pela prefeitura da cidade como primeiros moradores e formadores de certa identidade modelada pela cultura ibérica, e novos ocupantes, normalmente migrantes nordestinos ou cariocas de

<sup>100</sup> Ver: GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Autenticidade e transformações urbanas. In: GUIMARÃES, Roberta Sampaio. **A utopia da pequena África: projetos urbanísticos, patrimônios e conflitos na Zona Portuária carioca**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2014. p. 7-12.

<sup>101</sup> A definição de utopia utilizada por Guimarães é a proposta por Foucault. Para ele, utopias são inexistentes, uma vez que são analogias do espaço real. Ver: GUIMARÃES, 2014, p. 22 – nota 11.

outros bairros que buscaram o Morro como opção barata de moradia.<sup>102</sup> Ao primeiro grupo, além da autenticidade cultural (calcada na ocupação dita tradicional), associava-se a noção de segurança, à qual se contrapunha a de perigo ligada aos novos ocupantes vistos como portadores de uma identidade permeada de práticas decadentes, perigosas e muitas vezes viciadas. Além desse embate, aponta Guimarães, outro se processava entre a Venerável Ordem Terceira de São Francisco da Penitência (VOT), proprietária de inúmeros imóveis na região, e grupos detentores da memória negra que buscavam identificar, reconhecer e oficializar o Quilombo da Pedra do Sal. Nesse trabalho de reconhecimento e defesa da autenticidade africana, o livro *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro* de Roberto Moura, publicado em 1983, tornou-se referência no reconhecimento dos movimentos negros no Rio.

Escrito como uma narrativa mítica (GUIMARÃES, 2014, p. 55), o livro traz as figuras de Ciata e João Alabá como formadores ou centralizadores de uma cultura própria à região e dos frequentadores da casa de samba de Ciata e da casa de candomblé de João Alabá. Na disputa pela autenticidade da identidade da região portuária, a década de 1980, com o lançamento do livro e outros eventos, marcou um avanço na demanda dos grupos negros, fomentando a reivindicação de demarcação do quilombo da Pedra do Sal – reconhecido como quilombo urbano.<sup>103</sup> Da década de 1980, para nossa década, é possível perceber um deslocamento da memória africana: se no primeiro momento ela esteve atrelada à

---

<sup>102</sup>Em 1984, o SPHAN publicou o número 19 da Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Nele é apresentado a proposta de preservação do Morro da Conceição desenvolvido pelo SPHAN. A proposta é apresentada como ampliação de estudo iniciado em 1979, e decorrente do reconhecimento do valor próprio da área, atribuído pelo cruzamento do aspecto monumental e das diversas tipologias existentes na região, que teriam transformado o Morro em exemplo da história da cidade. Ver: ARNAUT, 1984.

<sup>103</sup> De forma mais abrangente, a década de 1980 se tornou ponto de inflexão no movimento negro no Brasil. As pautas e reivindicações que se organizavam no sentido de conquistar o reconhecimento da existência da cultura negra no país, alcançaram seus primeiros resultados com a promulgação da Constituição de 1988 que reconheceu o direito à propriedade definitiva dos remanescentes de quilombos. Anos antes, tivemos a publicação do livro *Tia Ciata* (1983), o tombamento da Pedra do Sal pelo INEPAC (1984), a inauguração do Sambódromo (1985), e a abertura do centro Cultural José Bonifácio. Anos depois, foi reconhecida a existência da comunidade da Pedra do Sal, comunidade quilombola em situação urbana. Na publicação *Comunidade Quilombola Pedra do Sal*, parte da coleção *Terras de Quilombo*, quilombos são reconhecidos como “territórios étnico-raciais com ocupação coletiva baseada na ancestralidade, no parentesco e em tradições culturais próprias” (CORRÊA, 2016). Sobre o reconhecimento da comunidade, Guimarães aponta para a flexibilização do conceito de quilombo. A autora destaca, como justificativa para sua argumentação, a fragmentação do território que constitui o quilombo no contexto urbano e seu atrelamento ao tombamento da Pedra, reconhecida como “símbolo do passado de uma cidade negra genérica e, portanto, sem herdeiros presumidos” (GUIMARÃES, 2014, p. 64). No relatório técnico do INCRA para a identificação do quilombo argumentou-se em favor da comunidade enquanto responsáveis por atualizar práticas relacionadas ao samba, ao santo e ao porto. No relatório histórico-antropológico, elaborado por Hebe Mattos e Martha Abreu e parte do documento apresentado ao INCRA, há, ainda, o reconhecimento das tensões existentes entre a comunidade quilombola e a VOT. Recorre-se na argumentação à documentação elaborada pela TV Globo, responsável por transmitir alguns eventos realizados no lugar. Ver: MATTOS; ABREU, 2007.

reivindicação de descendentes e detentores da cultura africana à cidade e na cidade, hoje coloca-se a memória negra sob a jurisdição da humanidade.

Não por menos, já em 2014 o Valongo era reconhecido pela UNESCO como sítio histórico pertencente à Rota do Escravo, projeto desenvolvido pela agência das Nações Unidas desde o ano de 1994, a partir de proposta apresentada pelo Haiti e países africanos (imagem 2.14). Um dos resultados da iniciativa, de acordo com a própria UNESCO, foi o reconhecimento em 2001, do tráfico de escravos como crime contra a humanidade, mesma condição ocupada, por exemplo, pelo holocausto. Tal reconhecimento, mais que simplesmente levantar acusações, buscou tornar visível e presente parte significativa da história dos países envolvido no comércio transatlântico de escravizados. Com esse reconhecimento se criou o ambiente político e legal para o desenvolvimento de projetos diversos que buscam recuperar a memória da presença africana na América.<sup>104</sup> Assim, em 2011 foi proposta a elaboração de um inventário de lugares no Brasil associados à memória da escravidão. Como resultado, em 2013, foi lançado o *Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de Escravos e da História dos Africanos Escravizados no Brasil*, iniciativacoordenada por Hebe Mattos (UFF), Martha Abreu (UFF) e Milton Guran (UNESCO) contando com a colaboração de historiadores, geógrafos e antropólogos envolvidos na pesquisa e divulgação da história da escravização de africanos no país.

**Imagem 2.14** – Placas indicativas e informativas no Cais do Valongo.



Fonte: VALENTINI JR (2014).

<sup>104</sup> Para outras informações conferir: <<http://www.unesco.org>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

Sua proposição vinha ao encontro da proposta de formação da Rota do Escravo, pela UNESCO, e incorporava o conceito de *lugar de memória* (NORA, 1993). Colocou-se em pauta, naquele momento, os deveres da memória, e os traumas e legados da escravidão, propondo uma ação norteada pelas ideias de *resistência, liberdade e herança* (MATTOS; ABREU; GURAN, 2014) presentes no nome do projeto da UNESCO. O trabalho final de inventariação reuniu 100 lugares de todo o país que se caracterizam por serem patrimônios materiais visíveis associados à memória da escravidão, estando divididos em sete categorias.<sup>105</sup> Dessa centena de lugares, dez estão localizados no Rio de Janeiro, sendo que desses, quatro compõem o Circuito. São eles: o Cais do Valongo, o Cemitério dos Pretos Novos, o Mercado do Valongo (identificados como parte do Complexo do Valongo) e a Pedra do Sal.<sup>106</sup> Percebe-se, então, que no âmbito do Porto Maravilha, a proposição de elaboração do Circuito veio ao encontro das ações tomadas simultaneamente em outras instâncias, no caso a UNESCO, incorporando na proposta da CDURP os conceitos de lugar e de herança, reiterando, ao menos no nome, a ideia de memória.<sup>107</sup>

Anos depois, em 2017, o Cais do Valongo, já reconhecido como lugar de memória no inventário, passou a integrar o conjunto de bens e lugares identificados como Patrimônio Cultural da Humanidade, somando-se a outros 13 já reconhecidos no país.<sup>108</sup> Em outro momento propôs a leitura do Valongo enquanto lugar de memória (VALENTINI JR, 2016),

---

<sup>105</sup> As categorias são: 1) Portos de chegada, locais de quarentena e venda; 2) Desembarque ilegal; 3) Casas, terreiros e candomblés; 4) Igrejas e irmandades; 5) Trabalho e cotidiano; 6) Revoltas e quilombos; e 7) Patrimônio imaterial. Ver: MATTOS; ABREU; GURAN (org.), 2013.

<sup>106</sup> Os três primeiros estão associados à primeira categoria (chegada, quarentena e venda) e o último, a Pedra do Sal, indicada como parte da terceira categoria (casas, terreiros e candomblés). Os outros lugares cariocas são: Ilha do Bom Jesus, lugar de chegada, Ilê Axé Opô Afonjá e as igrejas de Santo Elesbão e Santa Efigênia, e de Nossa Senhora do Rosário e de São Benedito, lugares religiosos e de irmandades, a Casa de Zungu, lugar de trabalho e do cotidiano, e a capoeira, como patrimônio imaterial. Ver: MATTOS; ABREU; GURAN (org.), 2013.

<sup>107</sup> Em 2016, um outro circuito foi lançado, resultante da elaboração do Inventário e da organização do projeto Passados Presentes. Circuito Pequena África, fruto da parceria entre Hebe de Mattos (UFF), Martha Abreu (UFF), Keila Grinberg e o Instituto dos Pretos Novos e Quilombo da Pedra do Sal, teve como proposta contar a história da última geração de escravizados na cidade do Rio de Janeiro e, para tanto, selecionou 19 lugares na região portuária que podem ser visitados. Ele incorporou os lugares selecionados pelo Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana e incorporou outros como, por exemplo, o quilombo da Pedra do Sal e o candomblé de Cipriano Abedê. Disponível em: <<http://passadospresentes.com.br>>.

<sup>108</sup> A lista inclui patrimônios culturais arquitetônicos e urbanísticos localizados no Maranhão, Piauí, Pernambuco, Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Somam-se a esses os patrimônios naturais totalizando 21 patrimônios. Ver: UNESCO (Brasil). **Patrimônio Mundial no Brasil**. [2017]. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/list-of-world-heritage-in-brazil/>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

exercício presente em coluna publicada por Lília Schwarcz no jornal Nexo após a concessão do título.<sup>109</sup>

O conceito “lugar de memória” foi proposto por Pierre Nora 1984, desembarcando no Brasil no começo da década de 1990. Em si, a proposta era a de reconhecer na contemporaneidade a predominância da memória em detrimento da história. A primeira tida como mais real, porque vivida e a segunda, vista como incompleta e reconstruída de forma problemática. Entre uma e outra, Nora identificou os lugares de memória enquanto formas materiais, simbólicas e funcionais, que demandam uma elaboração abstrata sustentada na vontade de memória e propiciadora de uma “aura simbólica” (NORA, 1993, pp. 21-22) a esses lugares. Reconhecer nos lugares sua *aura* remonta ao trabalho de Walter Benjamin sobre a obra de arte e sua reprodução (BENJAMIN, 1985) e é o mesmo recurso utilizado por Arantes (2012) quando argumenta sobre a elaboração de um imaginário sobre edifícios icônicos à serviço do turismo e da rentabilidade. Anteriormente busquei aproximar esse debate ao da construção do Museu do Amanhã, agora, recorrendo mais ao argumento de Nora, busco aproxima-lo do processo de patrimonialização do Valongo.

Se lugar de memória, seguindo a argumentação de Nora, nele repousariam simbolicamente as experiências e acontecimentos relacionados a uma minoria que passaram a caracterizar um grupo maior. Em outras palavras, o Valongo, enquanto monumento dotado de materialidade, foi sendo investido, ao longo dos anos, de significados simbólicos relacionados à presença de negros, grupo historicamente colocado à margem, mas que diante das iniciativas de reconhecimento de sua cultura no Brasil (décadas de 1970 e 1980) passou ter maior legitimidade, ainda que tal mudança não tenha significado a superação do racismo.<sup>110</sup> Sua existência enquanto lugar simbólico deve ser compreendida como uma construção e não algo natural, que é pressuposto. Seu reconhecimento como patrimônio da humanidade pode ser lido como um risco para essa existência construída, na medida em que a aura simbólica começa a extrapolar os limites do grupo detentor da memória, transformando-se em elemento de atração de turistas, e descontextualizado de sua história, portanto despolitizado.

---

<sup>109</sup>A autora destaca que o lugar de memória se constrói e se mantém enquanto objeto que propicia a reflexão sobre nosso passado. SCHWARCZ, Lília. O Cais do Valongo. *Nexo*. [s.l], 31 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/colunistas/2017/O-Cais-do-Valongo>>. Acesso em: 07 ago. 2018.

<sup>110</sup>Para essa mudança diversos esforços foram importantes e significativos, seja na produção acadêmica por meio de dissertações, teses e artigos que recuperaram o protagonismo negro na história Brasileira, seja na ação direta de mulheres e homens negros na formação de grupos, instituições e movimentos que reivindicaram direitos e tornaram mais visíveis pautas históricas. O Inventário organizado por Abreu, Mattos e Guran tornou-se, ao fim, acervo de fontes e referências bibliográficas sobre temas associados à história de africanos no Brasil.

De forma geral, os outros cinco lugares que compõem o Circuito, em níveis mais elevados ou não, atuam como repositórios de memórias. Os seis lugares, que correspondem a bens já patrimonializados ou não, tornam-se, então, monumentos da presença negra na cidade do Rio. Diferente do que ocorre no complexo Praça-Mar-Amanhã, onde a ideia de monumentalidade se sustenta em seu valor imagético. No caso do Circuito é oferecido um percurso turístico que expõe o passado histórico de grupos minoritários detentores de práticas tratadas como populares, quando não, como exóticas. Na justificativa do Porto Maravilha, tal iniciativa veio em respeito à demanda de preservação do patrimônio histórico e, ao mesmo tempo, valorização das identidades e práticas culturais existentes nos bairros abarcados pelas intervenções. Ao mesmo tempo, a proposta de estabelecer um percurso dentro da região portuária, sustenta a aplicação do conceito de *circuito*, entendido como linha que marca uma área. É possível assumir, então, que na área demarcada pelos lugares está a memória africana celebrada, caracterizando o uso da cidade enquanto um bem cultural que inclui produtores, produtos e consumidores da cultura africana (MENESES, 2005).

Mais do que monumentalização de memórias, a já apontada etnicização da cultura (VASSALLO, 2013, p.83) transforma-se em esteticização da cultura e do passado. Arantes aponta que a estética pós-moderna está atrelada à diferença, efemeridade, ao espetáculo e à moda. Para a autora, esse conjunto de características traveste o fetichismo com roupagem suave (ARANTES, 2001, p. 28). Para nós, o diferente é o passado negro da cidade, deslocado de sua condição de memória e símbolo de autenticidade, para a de espetáculo memorialístico. O fenômeno marcaria, então, o processo de desestetização da arte e, no sentido contrário, estetização da vida. Em nossa reflexão sobre o Porto Maravilha é possível perceber que há 1) a orientação no sentido de destituir a arte do seu aspecto como produto destinado à simples contemplação estética e, em seu lugar, a afirmação da arte carregada de crítica social e, muitas vezes de denúncia da realidade experimentada (MAR e Amanhã); 2) nesse sentido, ocorre o aumento das cenas cotidianas ou momentos da vida urbana que são recortados e transformados em arte (MAR e mural de Eduardo Kobra); e, também, 3) a transformação dessas cenas em imagens, muitas puro simulacro, que dentro do processo de trocas de capital, são alçadas à condição de “forma publicitária” (ARANTES, 2001, p. 143) à serviço da promoção de um novo estilo de vida ofertado.

## 2. A exposição Do Valongo à Favela

O Museu de Arte do Rio, nesse processo, acaba se destacando pela constante atuação na montagem de exposições que trazem para suas paredes questões relacionadas à cidade e aos problemas enfrentados por ela. O museu tem sua organização orientada por uma abordagem transversal, construindo visões sobre a cidade e para a cidade. Assim, desde sua inauguração sucessivas exposições foram organizadas a partir da premissa que engloba história e memória do Rio de Janeiro. Dentre as já realizadas, a mostra *Do Valongo à Favela: imaginário e periferia*, com curadoria de Clarissa Diniz e Rafael Cardoso<sup>111</sup>, ficou aberta à visitação entre os meses de maio de 2014 e maio de 2015, e buscou articular diversos momentos da produção artística nacional, mantendo como recorte e tema transversal a produção no imaginário coletivo de impressões sobre o Morro da Favela, atualmente chamado da Providência.

As obras selecionadas eram de tipos e estilos variados. Fotografias, pinturas, instalações e esculturas, do século passado, do XIX ou de anos recentes, ocuparam inteiramente o terceiro andar do MAR – o primeiro nível a ser percorrido pelo visitante – tendo sido dividida em oito núcleos: Praia Formosa, Rua do Valongo, Pequena África, O Bairro Rubro, Praça Mauá, Problema Social, Fato Estético e, por fim, Periferia é Periferia. A divisão reflete, nos primeiros cinco núcleos, a segmentação geográfica da região portuária, correspondendo à representação realizada na planta de 1831, que abre o capítulo (disponível em versão completa nos anexos).

Praia Formosa corresponde à área em que atualmente está localizada a rodoviária Novo Rio – nas proximidades do Gasômetro, final do canal do Mangue e encontro das avenidas Francisco Bicalho, Rodrigues Alves e do sistema binário.<sup>112</sup> Rua do Valongo é a região já destacada anteriormente, onde está o Cais do Valongo. Pequena África e Bairro Rubro, mesmo tendo relações com a geografia da cidade, são, de fato, títulos criados e associados aos bairros portuários da cidade de forma imagética. O primeiro, já apresentado, fala sobre a presença de africanos e afrodescendentes nessa região. O segundo, opera de forma metafórica para identificar a zona portuária como uma região de vícios, misérias e

---

<sup>111</sup> Clarissa Diniz é escritora e atuou como curadora em diversas exposições dentro e fora do MAR. Rafael Cardoso é historiador da arte e professor colaborador na UERJ.

<sup>112</sup> Até o final do século XIX essa região era caracterizada, geograficamente, por um pequeno braço da baía de Guanabara que adentrava o continente em curva e em direção ao continente. As obras de drenagem de áreas alagadas e o aterramento dessa parte da Guanabara fez com que a Praia Formosa desaparecesse e, em seu lugar, foi construído o canal do Mangue, servindo para a drenagem da cidade. Essa mudança pode ser percebida consultando os mapas da cidade nos anexos.

perigos, por isso vermelha, cor de sangue (rubro). Praça Mauá, quinto núcleo, é a nossa primeira arena, formada, no contexto da exposição, pela praça ainda em processo de reforma. Os três últimos núcleos – Problema Social, Fato Estético e Periferia é Periferia – extrapolavam as limitações geográficas e teciam leituras mais abstratas e reflexivas sobre a cidade.

O entrelaçamento dos núcleos buscou, como apontado pela curadora e pelo curador, mostrar “(...) como foi sendo formado o imaginário cultural dessa periferia, por meio de sua presença na arte”.<sup>113</sup> Essa “periferia” é formada pelo Morro do Livramento chamado, na virada do século XIX para o XX, de Morro da Favela<sup>114</sup> sendo reconhecido como lugar de resistência e, ao mesmo tempo, onde o MAR foi fundado, por isso um museu engajado e responsável pelo seu lugar.

Como produto da exposição foi organizado o catálogo publicado em 2015, pelo Instituto Odeon.<sup>115</sup> Organizado pelos curadores, o material conta com uma apresentação escrita por Carlos Gradim, diretor-presidente do Instituto, e cinco artigos escritos por Rafael Cardoso e Clarissa Diniz, abrindo e fechando o catálogo, e outros autores como Romulo C. Mattos, Roberto Conduru e Nataraj Trinta. Todos os trabalhos foram escritos com base nas obras expostas na mostra e, portanto, são acompanhados da reprodução das mesmas e algumas fotografias da montagem. Na apresentação, Carlos Gradim traz a primeira indicação do que seria o cerne da mostra: confrontar passado e presente, por isso a aproximação entre obras de três séculos de produção artística.

Rafael Carodoso, responsável pelo texto que inicia o catálogo, apresenta análise que historiciza o processo de ocupação a região portuária, traçando uma linha cronológica que se inicia no século XVIII e avança até final do século XX. Com essa construção busca

<sup>113</sup> Foi utilizado o texto de apresentação da exposição, disponível em sua versão digital no site do MAR. Disponível em: <<http://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/node/1105>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>114</sup> Tal nomenclatura era referência ao processo de ocupação do morro por soldados egressos da expedição que exterminou Canudos a mando do governo federal em 1897. Há duas linhas de análise sobre o uso do termo favela para identificar o tipo de ocupação habitacional realizada no morro e popularizada em periferias das cidades brasileiras. A primeira é a vinculada à Guerra de Canudos e sustentada nos escritos de Euclides da Cunha. A segunda, decorrente do trabalho de Lilian Fessler, reconhece como momento inicial desse processo de ocupação a demolição do cortiço Cabeça de Porco, nas proximidades do morro. Nos dois casos há o reconhecimento do processo de urbanização dos limites desocupados da cidade, com condições impróprias para habitação e, sobretudo, o começo da segregação urbana.

<sup>115</sup> Desde 2012 o Instituto é parceiro da PMRJ na gestão do MAR. Criado a partir da Odeon Companhia Teatral, foi reconhecido como Organização Social na cidade do Rio de Janeiro, constituída por uma associação privada de caráter cultural, que tem como atividade principal a realização e gestão de projetos culturais. Atualmente, além da gestão do MAR, o Instituto Odeon é responsável pela administração do Teatro Municipal de São Paulo (2017) e da Usina do Gasômetro em Porto Alegre. Presta, também, consultoria ao governo de Pernambuco e é organizador do Programa Valores de Minas (MG). Para outras informações ver: <<http://www.odeoncompanhiateatral.com.br>>. Acesso em: 07 fev. 2018.



reforçar a relação da região com a história da cidade e, ao mesmo tempo, evidenciar a construção do imaginário negativo sobre os bairros portuários. Indica o autor:

“A região entre as avenidas Rodrigues Alves, Rio Branco, Presidente Vargas e Francisco Bicalho é uma espécie de ‘coração das trevas’ da vida carioca, repositório da memória secreta da cidade, invisível para todos exceto aqueles que buscam ativamente desvendar seus segredos”. (DINIZ; CARDOSO, 2015, p. 15).

Percebe-se que o exercício de Cardoso é reconhecer os bairros portuários para além das alcunhas de perigosos, viciados, “coração das trevas” ou rubro, mas também como lugar em que a memória da cidade se manteve preservada a despeito das ações governamentais de interferência no espaço urbano. O segundo artigo de autoria de Romulo Costa Mattos apresenta como recorte a visita de Filippo Marinetti, reconhecido como quem inaugurou o futurismo na Itália. Para tanto, recorre a artigos de jornais publicados ao longo da década de 1920, momento em que a Marinetti passou pela cidade. Sua análise coloca em questão a sobrevivência dos morros na região portuária em meio ao processo de arrasamento dessas formações no centro da cidade.<sup>116</sup> A resposta apresentada pelo autor reconhece que, naquele período (1920-1930), um complexo jogo de projetos políticos, culturais e identitários foram postos em cena. Mattos aponta, então, a relação entre a construção da identidade da cidade do Rio de Janeiro e a nacional: o carioca associado ao brasileiro. Nessa relação, quase um deslocamento da parte para o todo (uma sinédoque), a condição de capital federal foi fator determinante, transformando identidade local em identidade nacional. O Rio seria, então, lugar de construção identitária. Mattos destaca, ainda, que o exercício de delimitação do que seria carioca-brasileiro esteve articulado com a atuação de intelectuais e artistas modernistas.

A década de 1920 teria sido, então, o momento de eleição do aspecto colonial brasileiro como essência de nossa identidade. No contexto do Rio de Janeiro recentemente regenerado após as obras na década de 1910, o colonial forçadamente abriu espaço para o eclético, exceto nos morros da região portuária, onde resquícios de uma cidade cada vez mais

---

<sup>116</sup> Ao longo do século XIX e XX a maior parte dos morros na região central do Rio foram demolidos. Tal processo apontava, comumente, a necessidade de saneamento da cidade e eliminação de barreiras naturais à circulação de vento. O último morro a ser arrasado foi o do Castelo, região atualmente entre a Cinelândia e o aeroporto Santos Dummont. No caso da região portuária destaca-se o arrasamento do morro do Senado, de onde proveio o material necessário para o aterramento da Baía de Guanabara e, no sentido contrário, a permanência dos morros do Pinto, Livramento e Conceição.

ausente mantinham viva uma aura pitoresca e bucólica.<sup>117</sup> Ainda que imaginada em ares saudosistas, a região manteve sua alcunha de perigosa e viciada ao longo dos anos posteriores. Na visão coletiva o morro da Favela era um lugar ambíguo, ora dotado de barbárie, ora de pureza, logo, longe dos vícios da cidade. Resultado de todo esse processo, a nomenclatura *favela* passou a identificar não somente o morro carioca, mas também todas as ocupações similares as que ali eram encontradas.

O artigo de Roberto Conduru, mais próximo dos três últimos núcleos da exposição, aborda a favela não somente no morro da Providência, mas enquanto espacialidade urbana contemporânea, construída a partir de “lugares mais ou menos permanentes” - quilombos e comunidades religiosas (DINIZ; CARDOSO, 2015, p. 59) – marcadas pela resistência frente às iniciativas de assimilação por parte da cidade regular e, também, resistência de africanos e afrodescendentes; diferenciação pautada nas arquiteturas, arranjos urbanos e construções socioculturais que posicionam as favelas como negativo do mundo urbano regular e emburguesado; e segregação percebida como resultado do processo de diferenciação. Historicamente posicionadas dentro desses parâmetros, as favelas se mostram hoje como forma abstrata em que repousa a ideia de autenticidade. Na exposição, a análise do lugar ocupado pelas comunidades é construída com base em um “regime de visibilidade livre” presente nas diferentes representações e obras que a compõem.

Obras que, como apontado, englobam quadros, gravuras, esculturas e fotografias. Parte do acervo fotográfico de Augusto Malta, que retratou o Rio de Janeiro desde o começo do século XX, atuando junto à administração pública nas obras de Pereira Passos, foi exposto no MAR e, no catálogo, tornou-se objeto do artigo escrito por Nataraj Trinta. Como os artigos de Rafael Cardoso e de Romulo C. Mattos, o trabalho de Trinta é geograficamente recortado, versando sobre as vistas construídas através das fotografias de Malta. Chama a atenção duas sequências de fotografias: a primeira, retratando marinheiros em frente a um bordel (p. 86-87) e a segunda, retratando a Praça Mauá, antes e depois das obras de remodelação (p. 95-96) na década de 1910. A primeira reforça a ideia de região viciada, já abordada pelos outros autores. A segunda, é lançada como série documental que mostra ao observador as transformações

---

<sup>117</sup> É de grande valor retomar o caso da Revolta da Vacina, sobretudo por meio do trabalho de Nicolau Sevcenko. O autor destaca que o bairro da Saúde, na zona portuária, concentrou os levantes populares transformando-se em foco de resistência. Sob liderança de Prata Preta, negro envolto em trajes heroicos, a Saúde se tornou Porto Arthur, referência à cidade onde a guerra entre Rússia e Japão (1904) teve início, um espaço urbano amotinado e militarmente organizado, a despeito do caráter popular da revolta. A grande dificuldade que o governo federal encontrou para controlar e silenciar o levante, sobretudo nessa região, pode estar atrelada tanto à construção nos anos seguintes do ideário negativo, quanto à marginalização da região. Ver: SEVCENKO, 2010.

espaciais e sociais decorrentes das intervenções de Passos. A autora chama a atenção para o fato de que após as obras, o Largo da Prainha, como era chamada a Praça, foi registrado com um grande número de homens e mulheres bem vestidos no primeiro plano, os bondes com meninas usando roupas brancas, que parecem uniformes, no segundo plano e, ao fundo, a cidade, ou melhor, o Morro da Conceição.<sup>118</sup> Anteriormente o que se via no Largo era a estrutura do Trapiche Mauá, de onde partiam aqueles que buscavam o clima ameno de Petrópolis e lugar de embarque e desembarque de mercadorias. Para a autora as duas fotografias ilustram o processo identificado como sendo análogo à *gentrificação*, “a substituição de antigos personagens populares e cenário simples” por uma praça organizada de acordo com as políticas públicas de embelezamento e interesses particulares (DINIZ; CARDOSO, 2015, p. 97).

Deixando a espacialidade recortada e adentrando novamente na reflexão abstrata, o último artigo, autoria de Clarissa Diniz, propõe o “diálogo entre perspectivas” e faz o arremate em chave pós-moderna do que foi exposto. Utilizando de vocabulário que engloba palavras como *imaginário*, *ficção*, *desterritorialização*, *descontinuidade*, *diferenciação* e *irreversibilidade* e *recursividade*, presentes no título do artigo, Diniz destaca que a história da região portuária do Rio – o coração das trevas, o bairro rubro, a Pequena África – torna evidente “fissuras” reabertas de forma contínua, que expõem os traumas vividos nessa região, e que criam a ideia de um “eterno retorno” (DINIZ; CARDOSO, 2015, p. 110). A cidade, aponta ao fim, é orientada por um movimento circular de reinvenção e de “repetição, do Rio que destrói o que destruíra” (DINIZ; CARDOSO, 2015, p. 164). Ilustração desse movimento é a construção e demolição da Av. Perimetral, apresentada em uma série de cinco fotografias que mostram o antes, o durante e o depois de sua construção, alcançando sua demolição. O enlace do catálogo ficou por conta da transcrição do áudio da instalação de Laércio Redondo, que chama atenção para a aceleração das mudanças que produzem a incompreensão da história e a sobreposição de tempos.

Da análise do catálogo e das obras expostas duas ideias se afirmam como centrais: a sobrevivência dos morros da zona portuária durante a primeira década do século passado deve ser compreendida dentro do jogo político de construção da identidade nacional, guiado pelo debate modernista e enraizado no apressado pelo passado colonial. Enquanto redutos desse passado em meio a metrópole eclética que começou a ser construída na virada do século, os

---

<sup>118</sup> A fotografia faz parte do acervo do Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro, detentor de uma parte do acervo de Augusto Malta.

morros, tornaram-se lugares de autenticidade. Todavia, no jogo político a visão depreciada dos bairros se manteve, a despeito do olhar saudosista. Para nós, é nessa sobrevivência do imaginário de perigo, vícios, malandragem e prostituição, que se sustentaram os sucessivos projetos de intervenção na zona portuária. Essa ambiguidade foi mantida até os dias atuais, por isso que o Porto Maravilha, ao mesmo tempo que afirma a decadência dos bairros portuários, recorre ao passado da cidade para criar referenciais e marcos de autenticidade.

Nesse jogo ambíguo, todavia, ficaram inferiorizadas as estruturas do passado industrial da região. Vistas como grandes espaços ociosos, os armazéns e galpões construídos a partir da década de 1910, momento em que a região se tornou atrativa para as fábricas, passaram a ser derrubados ou, salvo os casos em que o tombamento ocorreu, passíveis de serem ressignificados, caso do Moinho Fluminense.

### 3. Uma breve comparação: Valongo e Moinho Fluminense

Deixando o Cais do Valongo e seguindo em direção ao AquaRio pela av. Venezuela, uma das vias que compõe o sistema Binário e paralela da Rodrigues Alves, atravessamos, depois de duas quadras, um pórtico em que está inscrito o nome “Moinho Fluminense”. Construído no século XIX, e funcionando a partir de alvará expedido pela princesa Isabel, o moinho foi a primeira instalação desse tipo no país e manteve suas atividades até o ano de 2016, quando foi inaugurada nova sede na baixada fluminense. Vendido em 2014 pela Bunge, atual controladora do Moinho Fluminense, o conjunto de edificações ecléticas e cinco silos, que ocupa uma área de 100 mil m<sup>2</sup>, foi adquirido pela Vinci Partners, empresa de investimentos com atuação no mercado imobiliário, em parceria com a Carioca Engenharia.<sup>119</sup> O projeto arquitetônico ficou a cargo dos escritórios RAF Arquitetura e BLAC Arquitetura, responsáveis por outros projetos na região portuária.

Na visão da nova proprietária, os edifícios que compõem o conjunto, tombado entre 1986 e 1987, no projeto SAGAS, serviriam de moldura a um complexo formado por unidades de habitação e hoteleira, centro de compras e torre corporativa. A estrutura industrial teria sua fachada preservada e os interiores adaptados aos novos usos. Além disso, as obras visavam a sustentabilidade e a certificação internacional enquanto prédio verde e com baixo

---

<sup>119</sup> Vinci Partners é uma empresa brasileira, sediada em São Paulo, e atua enquanto gestora de investimentos chamados de alternativos. Carioca Engenharia, também brasileira, e fundada em 1947, atua no ramo da construção civil desenvolvendo projetos nas áreas de infraestrutura urbana e de transportes, e edifícios de uso variado.

consumo de energia elétrica.<sup>120</sup> O projeto foi anunciado em 2015, com previsão de término em 2018, e foi divulgado em tom otimista pela imprensa carioca, apesar do elevado custo e entraves relacionados à patrimonialização do Moinho.<sup>121</sup> Dois anos depois, após rescisão do contrato de compra por parte da Vinci e da Carioca, o projeto foi paralisado e todo o conjunto de prédios está abandonado.<sup>122</sup>

**Imagem 2.15** – Perspectiva da implantação do projeto de revitalização do Moinho.



Fonte: O Globo (2015).<sup>123</sup>

Qual a relação desse projeto com a discussão anterior? Primeiramente é preciso considerar que toda a estrutura do Moinho é parte da história da cidade do Rio de Janeiro, sobretudo da região portuária e por isso integrou o projeto de tombamento de bens nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (tabela 2), como indicado. Todavia, o tratamento destinado a esse bem não foi o mesmo que aquele recebido pelo Valongo, com a opção pela preservação dos achados arqueológicos enquanto ruínas urbanas e símbolo de memórias autênticas, por

<sup>120</sup> *Leader in Energy and Environmental Design (LEED)* e *Green Building Council (GBC)*. Ver: AMORIM, Kelly. RAF Arquitetura e BLAC Arquitetura assinam projeto de revitalização de R\$ 1 bi do Moinho Fluminense, no Porto Maravilha. **Au**, [s.l.], 29 maio 2015. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/edificios/raf-arquitetura-e-blac-arquitetura-assinam-projeto-de-revitalizacao-de-351088-1.aspx>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>121</sup> O lançamento contou, ainda, com evento realizado no Moinho e divulgação no jornal Bom Dia Rio, da Globo Rio. As celebrações contaram com mostra de fotografias antigas e apelo às memórias do passado do Moinho. Ver: MAGALHÃES, Luiz Ernesto. Revitalização do Moinho Fluminense custará R\$ 1 bilhão. **O Globo**. Rio de Janeiro. 25 maio 2015. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/revitalizacao-do-moinho-fluminense-custara-1-bilhao-16251903>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>122</sup> CANDIDA, Simone. À merce de moinhos de ventos. **Extra**. [s.l.], p. 1-1. 17 maio 2017. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/a-merce-de-moinhos-de-ventos-21349902.html>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>123</sup> Disponível em: MAGALHÃES, Luiz Ernesto. Revitalização do Moinho Fluminense custará R\$ 1 bilhão. **O Globo**. Rio de Janeiro. 25 maio 2015. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/revitalizacao-do-moinho-fluminense-custara-1-bilhao-16251903>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

isso expostos. Quanto ao moinho, sua relação com a memória da industrialização do país, vista como genérica e repetida em diversos outros lugares, bem como seu ecletismo estilístico, o colocam na condição de passível de ser ressignificado – e convertido em um outro tipo de lugar. Para além, o empreendimento do Moinho foi classificado como projeto âncora do Porto Maravilha, assim como o Museu do Amanhã. Todavia, os descaminhos em sua implantação tornaram visíveis as frágeis bases em que se sustentava.

#### 4. Entre a expectativa e a realidade

Nos dois casos, Moinho e Valongo, os novos espaços públicos reificados, com suas auras revalorizadas e tornados imagens publicitárias, atuaram como atrativos – ou deveriam atuar – de novos ocupantes que pudessem substituir os tradicionais e os autênticos, reposicionados enquanto turistas. Tais novos ocupantes, buscariam a zona portuária do Rio visando a oferta de serviços, a qualidade da infraestrutura, bem como a proximidade com bens culturais, serviços de transporte e postos de trabalho, e, sobretudo, uma estética contemporânea que permitisse a diferenciação urbana e social.

A realidade, todavia, pode não ser aquela planejada. Denúncias e investigações sobre desvio de verbas e pagamento de propinas envolvendo ex-governadores e ex-prefeitos do estado e da cidade do Rio de Janeiro, bem como a Odebrecht, empreiteira que compõe a Concessionária Porto Novo, paralisaram o desenvolvimento das obras de infraestrutura e reforma do espaço urbano, comprometendo o cronograma de entrega. O clima de incerteza e instabilidade política e econômica no qual o país adentrou após o ano de 2015, comprometeu, também, a venda e compra de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) e a implantação de empreendimentos imobiliários.<sup>124</sup> Considerando a euforia do momento de lançamento do projeto (2009) e o atual momento, o número de novos conjuntos habitacionais ou comerciais não corresponde à expectativa de sucesso criada pelos propositores do Porto Maravilha.<sup>125</sup> Se havia alguma certeza sobre a plena revitalização da área, ela foi posta em dúvida e se restringe mais às transformações na infraestrutura da região.

---

<sup>124</sup> Sobre CEPACs ver: Glossário de termos técnicos, jurídicos e urbanísticos em anexo.

<sup>125</sup> De acordo com dados divulgados pela PMRJ, entre os anos de 2013 e 2015 foram emitidos 78 habite-se, ou autos de conclusão de obras. Em 2013 foram emitidos 36 no bairro de Santo Cristo (20 residenciais e 16 de uso misto). No ano seguinte, 2014, foram 19 autos no Caju (um residencial e 18 comerciais). Já em 2015, foram 23 emissões, 15 na Gamboa (residenciais) e oito no Santo Cristo (não residenciais). Dados disponíveis em: <<http://www.data.rio/>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

Deve ser considerado nesse descompasso entre expectativa e realidade, a legislação que versa sobre os bens patrimonializados na área. O grande número de bens espalhados pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju, desde o princípio foi entendido pelos elaboradores do projeto como um empecilho ao desenvolvimento das obras. Não por menos, no final de julho de 2017 a prefeitura municipal, na figura de seu secretário municipal de urbanismo, infraestrutura e habitação, lançou resolução impedindo o tombamento de bens em áreas selecionadas dentro do perímetro de vigência do Porto Maravilha (imagem 2.16).<sup>126</sup>

A resolução apresenta em seu preâmbulo as seguintes considerações: a criação da Operação Urbana da região do porto do Rio pela lei complementar n.º 101/2009, que estabeleceu, também, a criação da CDURP e a emissão de CEPACs, adquiridos via Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), de responsabilidade da Caixa Econômica Federal, e submetidos à lógica de retorno de investimentos; a participação de todos os órgãos responsáveis pela preservação patrimonial no processo de estabelecimento das diretrizes da Operação Urbana; a necessidade de reestruturação urbana da região portuária e, por fim, o princípio “de valorização do ambiente urbano e do patrimônio cultural, promoção do adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados, bem como estimular a renovação urbana da região”.<sup>127</sup> Na sequência, em seu primeiro artigo, a resolução estabelece que as áreas definidas pelos anexos V e VI da LC n.º 101/2009 (mapa 07) não poderão receber propostas de tombamento, mantendo-se somente os processos anteriores à promulgação da lei complementar, ou seja, anteriores ao ano de 2009. Em seu segundo artigo, estabelece que os novos pedidos de tombamento devam, antes de serem analisados pelo IRPH, ser aprovados pelo FIIPM e pela CDURP.<sup>128</sup> A lógica por de trás da polêmica resolução é aquela que identifica nos dispositivos legais de preservação patrimonial, obstáculos ao desenvolvimento de novos projetos imobiliários. Tal resolução, ao fim, buscou suspender tais percalços estabelecendo uma nova forma de funcionamento do processo de patrimonialização, subordinando memória e passado ao interesse do capital especulativo e imobiliário.

---

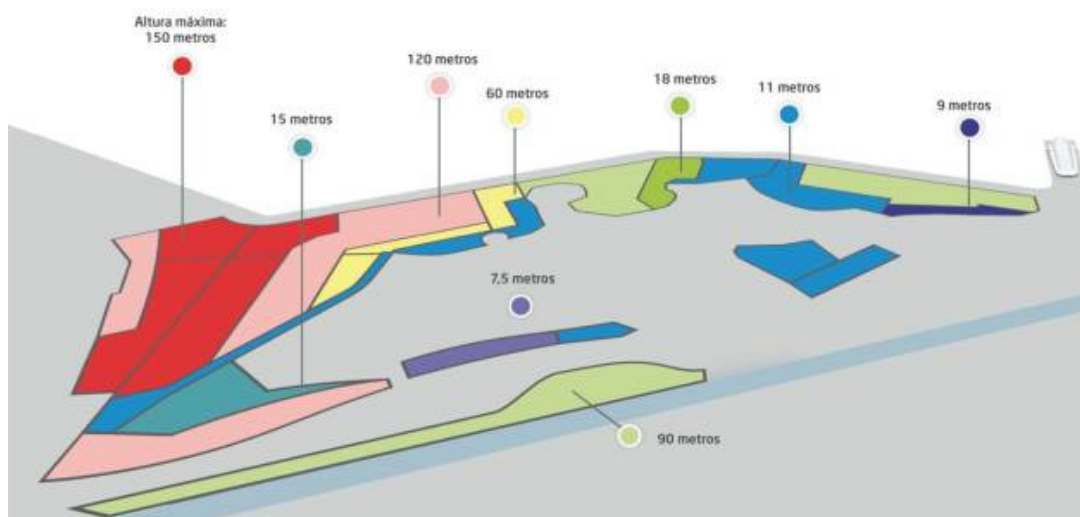
<sup>126</sup> Resolução SMUIH N.º 28 de 28 de julho de 2017. Disponível em: <[http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar\\_pdf.php?reload=ok&edi\\_id=00003491&page=39&search=cdurp](http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar_pdf.php?reload=ok&edi_id=00003491&page=39&search=cdurp)>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>127</sup> Ver: resolução SMUIH n. 28, 28/07/2017.

<sup>128</sup> A resolução, como aponta Raquel Rolnik em artigo publicado em seu blog, é ilegal e contraria o estabelecido pela Constituição de 1988, que criou mecanismos próprios e independentes da atuação de grupos de investidores. Ver: ROLNIK, Raquel. **Prefeitura do Rio proíbe novos tombamentos na região do Porto Maravilha**. 2017. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2017/08/11/prefeitura-do-rio-proibe-novos-tombamentos-na-regiao-do-porto-maravilha/>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

Encerrados os tombamentos, encerra-se mais um capítulo. O caminho percorrido ao longo desse momento foi de deslocamento geográfico, deixando a praça Mauá e alcançando o Cais do Valongo. A caminhada pela cidade demandou o desenvolvimento de um percurso temporal que oscilou entre o século XIX e o século XX. A proposta não era articular linearmente os dois períodos, mas apresentar informações que auxiliassem no entendimento de como foi sendo construído o imaginário sobre essa região do porto. Por isso o exercício de apresentar a exposição *Do Valongo à Favela* junto à historicização das noções de patrimônio da humanidade e de lugar de memória atribuídas ao Valongo. Estetizada ou não, patrimonializada ou não, é possível reconhecer que essa região do porto é dotada de memórias que sustentam identidades que são vistas de forma ambígua, ora boa, ora ruim.

**Imagem 2.16** – Áreas em que o tombamento está proibido.



Fonte: Blog da Raquel Rolnik (2017).<sup>129</sup>

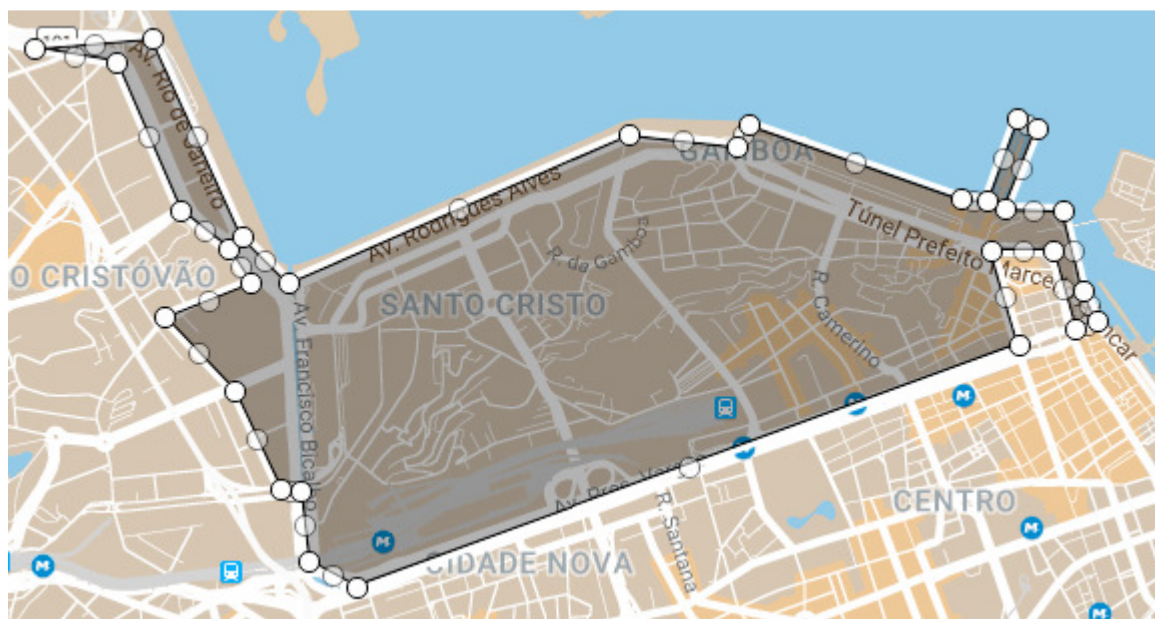
Voltando a proposta inicial de pensar o espaço urbano e o capitalismo contemporâneo, chegamos ao ponto em que às identidades, assim como às arquiteturas, são instituídas auras, ou um repertório imagético com feições midiáticas. Reconhecer o Valongo como patrimônio da humanidade se torna não somente ação reparadora, mas reforço positivo das obras de intervenção na região portuária. Ao mesmo tempo, o deslocamento dessa memória do nível local para o nível global acentua sua despolitização, porque posicionada em um ambiente em que a jurisdição é neutra.

<sup>129</sup>Disponível em: ROLNIK, Raquel. **Prefeitura do Rio proíbe novos tombamentos na região do Porto Maravilha**. 2017. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2017/08/11/prefeitura-do-rio-proibe-novos-tombamentos-na-regiao-do-porto-maravilha/>>. Acesso em: 07 fev. 2018.



### CAPÍTULO III: Entre os tempos cariocas

**Imagem 3.1** – Área de abrangência do Porto Maravilha aplicada sobre mapa da cidade, 2018.



Fonte: Google Maps (2018).

As linhas expostas até esse momento não são, sob nenhum referencial, novidades no que diz respeito às intervenções urbanas. Por isso, neste capítulo o exercício será de posicionar o Porto Maravilha dentro de sua própria historicidade. Para tanto, recorri aos documentos nacionais e internacionais que apresentaram e propuseram as orientações sobre a preservação de áreas como a portuária do Rio. Somaram-se a eles os casos já realizados de intervenções em cidades do mundo. Para esse ponto, o livro *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*, lançado no mesmo momento em que o Porto Maravilha tinha início, serviu como referência não só para os casos tidos como exemplares, mas também como fonte de compreensão da leitura que se fazia, naquele momento, sobre o próprio projeto de intervenção.

## 1. Os tempos das intervenções: 1950-2017

Como apontado, o Porto Maravilha não pode ser lido como novidade e ou inovação dentro do conjunto de intervenções urbanas realizadas no mundo. Sua diferença em relação aos outros casos do Brasil repousa em sua dimensão espacial, financeira e institucional – a área envolvida, o montante de recursos aplicados e a articulação dos três níveis de governo. Do contrário, como processo mais recente, o projeto pode ser lido como caso articulador de uma série de conceitos e práticas já realizadas em outros momentos no país e fora sendo possível construir um mapa do pensamento sobre as intervenções urbanas.

Vargas e Castilho (2015) reconhecem que desde 1950 os processos de renovação urbanas podem ser divididos em quatro momentos, categorizados segundo as características predominantes nos projetos desenvolvidos em cada período. Assim, o primeiro, entre os anos de 1950 e 1970, seria o da *renovação urbana* e teria ficado mais centrado em cidades da Europa, envolvidas na reconstrução e suas estruturas destruídas durante a guerra, e dos Estados Unidos. Os projetos desenvolvidos tiveram como orientação as recomendações lançadas pelos CIAMs, sobretudo o CIAM 8 realizado em 1951, em Hoddesdon, na Inglaterra, que recebeu o título de *The heart of the city*, ou “O coração da cidade”. Debateu-se nele a recuperação dos espaços públicos a partir de diversas propostas que envolviam a construção de torres comerciais, centros culturais e a liberação de vias para os pedestres, estruturando assim centros cívicos planejados na escala humana. Como identificado por Mumford (c2002), o tema do CIAM 8 (o coração da cidade) fez com que o congresso se tornasse referência para as novas formas de organização dos espaços públicos. Nos anos posteriores, iniciativas de projeto e construção de centros cívicos foram realizados ao mesmo

tempo em que centros de compras eram realizadas e iniciativas de renovação dos centros das cidades se concretizavam (MUMFORD, c2002).<sup>130</sup> Vargas e Castilho (2015) indicam que, ao fim, as interferências no espaço urbano realizadas nesse primeiro período teriam levado a gentrificação das cidades.

Na década de 1960 uma série de documentos que versavam sobre os centros urbanos históricos e sua preservação foram lançados<sup>131</sup>. Em 1962, a Recomendação Paris<sup>132</sup>, de forma mais ampla, reconhecia o risco ao qual sítios e paisagens estavam submetidos, considerando sua vulnerabilidade diante de novas construções, ou seja, a especulação imobiliária. Propunha, então, restrições de zoneamento associadas ao uso de planejamento e o reconhecimento de zonas de proteção. Dois anos depois, em 1964, foi lançada a Carta de Veneza<sup>133</sup>, considerada paradigmática no que diz respeito à conservação de centros históricos. O documento retomava a Carta de Atenas de 1931<sup>134</sup>, que abordava a manutenção de monumentos, e ampliava suas determinações, reconhecendo o valor monumental de sítios urbanos em decorrência de sua significação cultural, propondo a salvaguarda dessas áreas com base em seu valor como obra de arte e testemunho da história das cidades. No documento, a preservação é associada ao uso dos sítios, apontando para a possibilidade de transformação da área, em virtude das mudanças que buscassem a adequação aos novos usos. Sua proposta, centrada na articulação entre monumento e história, apontava para a negação da unidade de estilo, reforçando a distinção dos acréscimos em caso de intervenções.

Anos depois, em 1967, foram lançadas as Normas de Quito<sup>135</sup>, formuladas ao fim da reunião de representantes dos Estados americanos, que discutiram a conservação e utilização de monumentos e lugares históricos para fins de desenvolvimento econômico e

---

<sup>130</sup> O tema do CIAM 8 foi pensado a partir de proposta apresentada pelo Grupo MARS (*Modern Architectural Research Group*), formado em 1933 pelos arquitetos Morton Shand, Wells Coates, Maxwell Fry e F. R. S. Yorke. A princípio, o tema escolhido pelo grupo foi resumido na palavra *Core* e propunha abordar a questão dos centros cívicos das cidades que, na realidade imediata do grupo (a Inglaterra do pós-guerra), encontravam-se destruídos. A proposta divergia da apresentada anteriormente no CIAM 7 de elaborar a Carta do Habitat e reconhecia metaforicamente os centros das cidades como corações, lugares construídos em que o sentimento de comunidade seria expresso fisicamente. Para o Grupo MARS era importante a observação da realidade imediata e o planejamento em escala humana. Ver: MUMFORD, c2002.

<sup>131</sup> Todos os documentos indicados na sequência estão disponíveis na página do IPHAN. Ver: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em 10 fev. 2018.

<sup>132</sup> Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>133</sup> Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>134</sup> Falava-se nesse momento sobre a preservação de monumentos, propondo o respeito às perspectivas e eliminação de elementos indesejáveis. Reconhecia-se o processo de deterioração dos monumentos por agentes atmosféricas e indicava-se como tratar ruínas: anastilose, ou a recolocação dos fragmentos, reconhecimento dos materiais e, caso não fosse possível a preservação dos vestígios encontrados em escavações, recomendava-se que fossem enterradas. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>135</sup> Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

social. Indicava-se que o monumento era dotado de função social que deveria ser contemplada nos projetos de preservação e sua valorização deveria estar subordinada a condições objetivas e ambientais, reconhecendo os patrimônios como dotados de potencial econômico a fim de atualizar seu valor, inserindo-o em uma dinâmica de exploração de riquezas e uso em benefício da “fruição de maiorias populares”. As Normas avançam em suas proposições, indicando a necessidade de adoção de ações sistemáticas e técnicas, buscando utilizar os bens pelas suas qualidades destacadas a fim de cumprirem com suas novas funções. O turismo recebeu destaque no documento, sendo reconhecido como mecanismo essencial de articulação entre o patrimônio, a afirmação de seu significado a nível nacional e o desenvolvimento econômico e social destacado no início das Normas, sendo reconhecidos os posicionamentos da ONU acerca do tema.<sup>136</sup> A proposta de recuperação centrada na função turística apontava para caminho contrário ao posicionamento expresso por Josep Lluís Sert, arquiteto presidente do CIAM em 1951, que afirmou a necessidade do congresso de trabalhar para as pessoas da cidade e não para os turistas, vistos como aspecto acidental no desenho dos centros das cidades (MUMFORD, 2002, p. 213-214). Percebe-se que as Normas lançaram as bases para o uso dos monumentos e lugares históricos como bens rentáveis e institucionalizaram a promoção do turismo como estratégia de desenvolvimento econômico e social, máscara sob a qual passaram a ser propostos os projetos de intervenção nos centros das cidades, articulados com interesses privados e projetos nacionais de valorização patrimonial.

Entre as décadas de 1970 e 1990, teriam sido realizadas as iniciativas de *preservação urbana* (VARGAS; CASTILHO, 2015), segundo momento identificado pelas autoras. Diferente do primeiro, esse esteve centrado na negação do modernismo e na valorização de edificações. Nele teriam se desenvolvido as ideias de *retrô* e *reprô* – no trabalho de Huyssen (2000) – as primeiras observações sobre a rentabilidade dos patrimônios (relação entre lucro e a história), e as críticas às intervenções urbanas realizadas anteriormente, inspiradas em princípios modernistas, como a obra de Jane Jacobs (2011).

Nesse período, a UNESCO ganhou destaque como organização responsável pelo reconhecimento de patrimônios da humanidade, categoria oficializada em 1972, durante a 17ª Conferência Geral realizada em Paris, quando foi publicada a Recomendação Paris<sup>137</sup> que reconhecia os patrimônios natural e cultural como ameaçados pelas causas tradicionais

---

<sup>136</sup> Em 1964, durante conferência para o Comércio e Desenvolvimento, afirmou-se a possibilidade de recuperação do capital investido na preservação dos patrimônios através do turismo, responsável, também, pela transformação das áreas em que os bens estivessem inseridos.

<sup>137</sup> Disponível em: <[http://www.unesco.org/whc/world\\_he.htm](http://www.unesco.org/whc/world_he.htm)>. Acesso em: 10 fev. 2018.

(degradação), pela “evolução da vida social e econômica” e por outras causas (fenômenos de destruição). Tais ameaças, se concretizadas, levariam ao “empobrecimento nefasto do patrimônio de todos os povos do mundo”, sendo necessária, então, a ação de preservação para além do nível nacional, vista como incompleta. A Recomendação dedicou-se a identificar os tipos de patrimônios (cultural ou natural) centrados nas categorias de *monumento*, *conjunto* e *lugar notável*, e indicar que caberia a cada Estado representado na conferência a formulação de políticas e destinação de verbas para a preservação e manutenção dos patrimônios. Ou seja, a categoria “da humanidade” é oferecida aos patrimônios que partilham seus significados entre os Estados membros e signatários da conferência, mas tal partilha não ocorre em relação à manutenção e preservação, evidenciando a dimensão mais simbólica do que prática do título chancelado pela UNESCO.

Também em 1972 foi aprovada a Carta do Restauro, na Itália, determinando os procedimentos a serem aplicados em obras de arte, monumentos arquitetônicos e sítios históricos. Sua contribuição para a formação do pensamento sobre as intervenções vem do reconhecimento expresso no documento dos sítios urbanos como patrimônios culturais (COSTA, 2003). Três anos depois, em 1975, o Conselho de Patrimônio Arquitetônico Europeu, por meio da Declaração de Amsterdã, incorporou as determinações presentes na Carta do Restauro e a ampliou, destacando a necessidade de manter os grupos sociais existentes em bairros (sítios urbanos) que passassem por processos de intervenção (COSTA, 2003).

Na década seguinte, em 1987, foi aprovada a Carta de Petrópolis.<sup>138</sup> Nela, a cidade é entendida como “organismo histórico” e “expressão cultural, socialmente fabricada” sendo o sítio histórico urbano uma concentração de “testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações” (p. 01). Sua manutenção é posta como objetivo último, voltada ao incremento da qualidade de vida e “reapropriação política do espaço urbano pelo cidadão” (p. 01). Destaca-se a necessidade de manutenção das populações residentes nos sítios e das atividades tradicionais, indicada anteriormente na Declaração de Amsterdã. Ao fim, indica-se a necessidade de preservação contínua e permanente, envolvendo os três níveis de poder público (federal, estadual e municipal) e o desenvolvimento de inventários como instrumento de “compreensão da realidade” e “conhecimento do acervo cultural e natural” (p. 02).

---

<sup>138</sup>Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

As iniciativas de *preservação urbana* teriam refletido essas proposições, articulando o determinado pela UNESCO e, no Brasil, o que fora colocado pela Carta de Petrópolis. Vargas e Castilho (2015) apontam que os objetivos das intervenções nesse período estiveram centrados:

“(...) na valorização da memória, na organização da sociedade em defesa do patrimônio histórico e nos discursos de que os centros das cidades seriam elementos essenciais da vida urbana e gerariam identidade e orgulho cívico” (VARGAS; CASTILHOS, 2015, p.17).

Preservação estaria associada à identidade e orgulho cívico, aspectos reconhecíveis no nível local. Todavia, algumas iniciativas trataram de reconhecer os centros históricos das cidades como patrimônio mundial, como foi o caso do Pelourinho em Salvador (1985). Para além das questões sobre memória e identidade, as estratégias desenvolvidas abrangeram a produção arquitetônica dedicada à produção de novos lugares. Buscava-se, assim, alterar a imagem dos centros das cidades, entendidos como degradados. Nesse sentido foram colocadas em práticas as primeiras ações de *city marketing*, ou promoção publicitária das cidades.

Nos Estados Unidos, por sua vez, ganhou força a ideia de gestão compartilhada dos projetos. Surgiram programas como *Main Street Program* (MSP) e *Business Improvement District* (BID). No primeiro, os MSP, se aplicava a reestruturação econômica das áreas envolvidas, o planejamento partilhado, a promoção da história dos centros (turismo) e o respeito ao patrimônio histórico. Para seu desenvolvimento foram adotadas as emissões de certificações que permitiram o financiamento das obras, modelo semelhante ao implantado no Porto Maravilha. No segundo caso, os BIDs, as estratégias adotadas envolveram o planejamento estratégico, regulamentação do espaço público e do desenho urbano, ações de intervenção em fachadas de edifícios, aumento de policiamento e cuidado com a manutenção e limpeza dos centros. Seu financiamento era garantido pela tributação extra aplicada sobre edifícios valorizados ao longo do desenvolvimento dos projetos (VARGAS; CASTILHO, 2015).

Se no período da renovação urbana (1950-70) o efeito das intervenções foi a gentrificação, no momento em que se propunha a preservação (1970-1990) assistiu-se à privatização do espaço público, com o deslocamento de atribuições exclusivas da administração pública para a alçada do poder privado, e a criação de *cenários*, também

compreendidos como não lugares.<sup>139</sup> Nesse caso, lugares históricos da cidade eram preservados e recuperados, transformados em objetos de consumo que formavam um espetáculo a serviço do turismo e do comércio (VARGAS; CASTILHO, 2015, p. 29).

O terceiro momento das intervenções (1980-2000) é marcado pela globalização e pelo reconhecimento da cidade como lugar dos fluxos.<sup>140</sup> Nela, capital imobiliário e poder público se associaram buscando promover a *reinvenção urbana*. Buscava-se nessa parceria a criação e promoção de lugares privilegiados, introduzindo estratégias de planejamento de mercado e, novamente, *city marketing*. Os objetivos, nesse momento, foram mais reduzidos, centrados na geração de empregos e rendas, e promoção política dos sujeitos envolvidos. Se entre os anos de 1950 e 1980 as intervenções ficaram, em sua maioria, restritas aos centros das cidades, a partir dos anos 1980 elas passaram a incluir áreas industriais, portuárias e ferroviárias, entendidas como desvalorizadas e nesses lugares se tornaram mais legíveis os esforços de valorização das cidades por meio de suas imagens e estéticas. Nesse sentido, arquitetura e urbanismo passaram a ser orientados por estratégias de marketing que se destinavam a promover a mudança na ordem econômica das cidades, deslocando-a da dimensão de centros produtores para a de centros de consumo (VARGAS; CASTILHO, 2015, p. 42). Resultado desses esforços teria sido a promoção de cidades simulacros organizadas a partir de um urbanismo espetacular que, em sua forma mais avançada, atua como forma de mascarar conflitos sociais e desigualdades.<sup>141</sup>

O momento mais recente, de acordo com Vargas e Castilho (2015) é o da *resiliência urbana*, não explorado pelas autoras, mas indicado como presente na segunda década do século XXI. Farias Filho (2017) identifica-o como conceito em moda, eventualmente utilizado como sinônimo das formas de enfrentamento utilizadas pelos sujeitos urbanos frente às mudanças. Os quatro momentos identificados por Vargas e Castilho (2015) – renovação, preservação, reinvenção e resiliência – não devem ser compreendidos como cronologias fixas que se iniciam ao fim de outra. Ao contrário, eles se misturam e se cruzam, sendo necessário, então, mapear casos de intervenções já realizadas. Por isso, nos próximos

---

<sup>139</sup>É possível traçar um caminho intelectual de debates e autores que propuseram leitura semelhante. Em Zukin (2000) há o reconhecimento da produção de cenários *disneyficados*. Em Harvey (2001) e Ghirardo (2002), a questão da disneyficação também é abordada. O conceito de não lugares é trabalho por Augé (2012) e, também, por Leite (2007). Koolhaas (2014) propõe uma aplicação específica do conceito e o renomeia como *espaço lixo*.

<sup>140</sup> Uma breve discussão próxima a esse debate foi proposta na introdução da dissertação. Questões como aceleração dos tempos, compressão dos espaços e flexibilização das estruturas institucionais se somam ao debate da cidade como lugar dos fluxos.

<sup>141</sup> Ver: ARANTES; VAINER; MARICATO, 2013.

parágrafos o livro *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro* é recuperado como documento no qual há a apresentação do repertório escolhido para a formulação do Porto Maravilha.

## 2. Os tempos das experiências: intervenções em áreas portuárias.

Publicado no ano de 2010, um após a promulgação da LC 101/09 que deu origem ao Porto Maravilha, o livro se transformou em ferramenta de publicidade do projeto. Contando com textos do ex-prefeito Eduardo Paes (MDB), do ex-secretário de desenvolvimento Felipe Góes e mais outros seis autores envolvidos com a administração pública, o livro apresenta ao leitor seis cidades do mundo e como elas lidaram com sua linha marítima, ou *waterfront* em inglês. Em suma, é um projeto de análise das obras de *renovação* urbana realizadas em Baltimore, nos Estados Unidos, Barcelona, na Espanha, Cidade do Cabo, na África do Sul, Buenos Aires, na Argentina, Roterdã, nos Países Baixos, e Hong Kong, na China. Tal exercício foi desenvolvido dentro do Instituto Pereira Passos (IPP), órgão do poder municipal responsável pelo planejamento urbano, levantamento de dados e de estatísticas sobre a cidade, envolvido em projetos como o Porto Maravilha e a candidatura a sede das Olimpíadas. Após a apresentação dos casos internacionais, são apresentadas considerações sobre o Porto Maravilha elaboradas pelo então secretário de urbanismo Sérgio Dias. Em cada um dos casos foi apresentada a história da cidade e de seus portos, destacando sempre um processo de ascensão e decadência desses instrumentos urbanos. Na cronologia criada para cada um dos casos, o momento de decadência vem atrelado com a necessidade de desenvolvimento de projetos de reocupação e transformação das áreas portuárias.

O texto de abertura ficou a cargo do então prefeito Eduardo Paes (MDB), principal figura política na empreitada do Porto Maravilha. O político, porta-voz da municipalidade, articula seu discurso a partir de uma cronologia que retoma os anos de 1808 e 1908, com a abertura dos portos e seu centenário, momento em que o porto da cidade foi reformado. Duzentos anos depois, em 2010, Paes apontava para a existência de um novo paradigma relacionado às cidades mundiais. Nesse cenário, as estruturas portuárias e urbanas do Rio de Janeiro se mostravam insuficientes e incapazes de suportar as novas dinâmicas impostas pelo capitalismo. A solução encontrada seria, então, transformar o Rio de Janeiro promovendo o desenvolvimento econômico, social e cultural suficiente para ser irradiado a partir da cidade. Tal movimento não seria novo, muito menos inaugurador de um processo global, ao contrário, viria como atualização de uma prática comum desde idos de 1950 e, sobretudo, 1980. Por isso foram estabelecidas como referências as cidades apontadas



anteriormente, compreendidas como experiências bem sucedidas que serviriam como suporte para a expectativa de sucesso do projeto carioca.

Na sequência, o então secretário municipal de desenvolvimento, Felipe Góes, apresentava a ideia de ociosidade e decadência das áreas portuárias, e emendava a proposta de *revitalização*, articulada com a análise do presente e a reflexão sobre o futuro. Para Góes, o movimento de retorno às áreas portuárias era um fenômeno reconhecido em outras cidades, por isso a possibilidade de se criar paralelos ou analogias entre os casos, permitindo a construção de um banco de dados posto à disposição daqueles interessados nos processos de “valorização e dinamização do *waterfront* portuário das grandes metrópoles” (p. 08). Invertendo o encadeamento comum em que os casos são apresentados para então uma conclusão ser elaborada, Góes conclui seu texto da seguinte maneira:

“Depreende-se dos textos apresentados que o nível de transformação das cidades foi muito expressivo e, por sua abrangência e sua similaridade com os casos estudados, o Porto Maravilha está totalmente qualificado para gerar resultados igualmente significativos. (...) está antecipadamente incluído no rol de casos bem-sucedidos” (GÓES, 2010, p. 08).

Se a conclusão já estava posta, faltava apresentar o mecanismo utilizado para construir tal certeza. Para tanto, Verena Andreatta, organizadora do livro, faz a apresentação do trabalho. Doutora em urbanismo e território pela Universidade Politécnica da Catalunha, Andreatta tece, a princípio, considerações sobre os *waterfronts* das cidades, reconhecidos como “espaços relativamente frágeis do ponto de vista ambiental” por serem áreas de transição entre biomas aquáticos e terrestres, mas que possuem grande valor urbanístico (ANDREATTA, 2010, p. 13). Os casos já concluídos de reorganização dessas áreas são, para a doutora, “amostragem de experiências” que não se limitam às apresentadas no livro, mas envolvem cidades como São Francisco, Seattle, Sydney, Londres e Liverpool, todas envolvidas em projetos de *revisão* de suas linhas marítimas e ou portuárias desde as décadas de 1950 e 1960. Como amostras de experiências, os casos apresentados revelaram que o fator determinante para o sucesso das iniciativas foi a vontade política percebida na convergência de interesses e a disposição para a negociação e articulação entre os setores públicos e privados. A conclusão da apresentação é simples: o retorno à área portuária produz, na cidade, o fortalecimento de sua economia.

Ficou a cargo de Andreatta, também, apresentar os parâmetros de análise utilizados em cada uma das seis cidades. No total foram apresentados cinco pontos:

- 1- Posição econômica da cidade, a relação dela com o porto e entre o porto chamado de tradicional e o novo porto, aquele renovado e transformado em espaço cultural;
- 2- Posição geográfica dos portos;
- 3- Os planos e projetos desenvolvidos, considerando os cronogramas, fases de implantação, avaliações posteriores (para os casos concluídos) e outros projetos que apontam para desdobramentos dos originais;
- 4- Desafios do setor econômico, como estruturação do mercado de trabalho e o padrão de distribuição de renda;
- 5- E, último ponto, as formas de financiamento e fomento das obras.

Assim, o primeiro caso abordado é o *Inner Harbor*, em Baltimore (EUA). Elaborado por Vicente del Rio, arquiteto-urbanista, ex-professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro, o dossiê traz algumas questões-chaves, além dos pontos apresentados na apresentação, que orientam a análise. Desenvolvimento sustentável, gestão urbana, preservação do patrimônio histórico e financiamento são temas articuladores na análise de del Rio. De acordo com o autor, o retorno à região portuária de Baltimore remonta à década de 1950 com as primeiras medidas de retomada do centro da cidade, nas proximidades da região portuária.<sup>142</sup> Entre as décadas de 1960 e 1980 algumas iniciativas foram adotadas pela administração pública, como a iniciativa de preservação de edificações históricas no centro e na região portuária, e a construção de edifício projetado por Mies van der Rohe, o *One Charles Center*, em 1963, projetado sob as diretrizes do estilo *internacional*, o modernismo. Harvey (2001) insere a construção do edifício em sua análise sobre a construção do “espetáculo urbano dos anos 60” (p. 88). Para o autor em *Condição pós-moderna*, a renovação urbana empreendida em Baltimore resultou na construção de um centro “altamente funcional e fortemente modernista” (p. 89). Ainda assim, levantes populares de caráter racial ocorridos após o assassinato de Martin Luther King (1968) representaram uma ameaça à eficácia do processo de renovação. Por isso, autoridades políticas e empresários recorreram à organização da Baltimore City Fair, pensada como artifício de valorização e promoção da diversidade étnica da cidade pela espetacularização. Se anteriormente a desigualdade racial fomentara

---

<sup>142</sup> Assim como a maior parte das grandes cidades dos Estados Unidos, Baltimore passou, ao longo das décadas de 1940, 1950 e 1960, pelo intenso processo de suburbanização que levou ao decréscimo populacional.

distúrbios populares, com a organização da feira ela foi silenciada e, como aponta Harvey, os grupos étnicos da cidade se envolveram no processo e passaram a lucrar com o evento.<sup>143</sup>

**Imagem 3.2** – *One Charles Center*, Mies van der Rohe, 1963.



Fonte: OneCharlesCenter.com (2018).<sup>144</sup>

Todavia, no artigo de del Rio não há menção aos levantes ocorridos na cidade. O texto foca na apresentação das orientações dos projetos arquitetônicos que, desde o princípio, buscou promover o uso misto dos espaços, ou seja, o estabelecimento de atividades dos setores comercial, institucional, residencial e cultural. O *Inner Harbor*, a área portuária da cidade, com o fim das atividades originais, abrigaria, nessa proposta, edifícios comerciais, inclusive uma torre comercial assinada por I.M. Pei, habitações multifamiliares, mantendo a volumetria horizontal, e passaria a contar com um calçadão em sua linha marítima, uma forma permanente do espetáculo organizado pela Baltimore City Fair (HARVEY, 2001, p. 90).<sup>145</sup> O financiamento de toda a iniciativa seria garantido com a emissão de títulos da dívida pública e a implementação ficaria a cargo de uma empresa privada responsável, também, pela gestão do

<sup>143</sup> Outra referência para esse tema é o artigo de Otília Arantes publicado em *A cidade do pensamento único*. Ver: ARANTES; VAINER; MARICATO, 2012.2013).

<sup>144</sup> É possível encontrar, na página oficial do edifício, algumas informações sobre o prédio, além da fotografia apresentada. Disponível em: <<http://www.onecharlescenter.com/>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>145</sup> I. M. Pei, arquiteto sino-americano, foi ganhador do prêmio Pritzker em 1983, e completou 100 ans em 2017. Sua produção é reconhecida por se aproximar da arquitetura modernista e, entre seus projetos, se destacam o World Trade Center de Baltimore, 1977, o Grande Louvre, em 1989, e o Bank of China, em Hong Kong, em 1990.

projeto, a Charles Center Inner Harbor Development Corporation (CC-IHDC) - no formato dos MSP apresentados anteriormente e semelhante ao desenvolvido no Rio de Janeiro. Todo o projeto foi realizado e hoje a região portuária é, nas palavras do autor,

“um animado e complexo conjunto urbano, onde a mistura de usos (...), a qualidade do espaço público e da arquitetura, e sua simbiose com a água, revelam um lugar social e economicamente sustentável, que atrai turistas, trabalhadores do centro e a população como um todo” (DEL RIO, 2010, p. 35).

O segundo caso apresentado é o do *Port Vell*, em Barcelona (ESP). Também elaborado por Verena Andreatta, o dossiê destaca que a capital da Catalunha encontrou em grandes eventos os catalizadores de transformações urbanas. Normalmente o caso catalão é tratado como paradigmático na literatura sobre intervenções urbanas seja pelo projeto de Cerdà, elaborado ainda no século XIX, ou pelas obras realizadas entre as décadas de 1980 e 1990 para a realização dos Jogos Olímpicos de 1992. Nos dois casos há o reconhecimento das propostas como inovadoras, com alto grau de qualidade e, principalmente, bem sucedidas. Para Andreatta, entre os dois processos de intervenção urbana, o mais importante é o segundo. As Olimpíadas são colocadas, então, como marco.

A partir da necessidade de preparar a cidade para o grande evento duas constatações foram elaboradas: o centro histórico da cidade era um problema a ser resolvido, assim como seu *waterfront*. As soluções encontradas tiveram como fagulha o princípio de cidade aberta ao mar e a imposição de uma nova forma de ocupação urbana pautada, assim como em Baltimore, nos usos variados. Para o desenvolvimento das obras também foi organizado um órgão específico que articulou os diferentes níveis da administração pública e criou um espaço de gerência específico (ANDREATTA, 2010, p. 84). Diferente da análise sobre Baltimore, a de Barcelona faz uma aproximação direta com o Rio de Janeiro ao comparar a Ronda Litoral, via de grande capacidade substituída por um conjunto de túneis, com a Perimetral carioca que passou pelo mesmo processo. O breve dossiê destaca, ainda, a atuação dos arquitetos I.M. Pei e Bofill na elaboração de edifícios novos para a região portuária e, por fim, cria o binômio porto-cidade como forma de expressar uma nova forma de organização urbana centrada no espaço portuário.<sup>146</sup>

---

<sup>146</sup> O conceito é análogo ao de aerópolis, proposto para os grandes aeroportos mundiais que concentram atividades comerciais, hoteleiras e culturais, podem ou não receber unidades habitacionais. Para Koolhaas, esses espaços são *junkspace*, ou, espaços lixo.

Terceiro caso abordado, a Cidade do Cabo é recortada em seu porto, mais especificamente no *Victoria & Alfred Waterfront*. Construído na antiga linha portuária da cidade, o *waterfront* foi concebido como novo bairro, oferecendo um novo espaço para a cidade sul-africana. A apresentação elaborada por Fernando Cavallieri, cientista social e então diretor de Informações da Cidade do Instituto Pereira Passos (IPP), traz rápidas passagens da história da cidade e do país africano trazendo como premissa a passagem realizada no país do regime de segregação racial para um caso “extraordinário (...) de nação democrática” (CAVALLIERI, 2010, p. 96). O autor reconhece que a cidade experimentava altos níveis de segregação, exclusão e desigualdade tanto racial quanto social, e, também, geográfica, com a separação entre o mar e a cidade causada pelo porto. Argumento comum a quase todos os casos, Cavallieri destaca a introdução de contêineres no comércio marítimo como causador do esvaziamento das atividades portuárias. Na ociosidade criada pela incompatibilidade entre espaço construído e redes de comércio, um novo bairro foi planejado levando em consideração a imagem, paisagem e qualidade das transformações, bem como a promoção do turismo e do lazer, a diversificação dos usos e a preservação cultural (CAVALLIERI, 2010, p. 108). Para o autor o processo de retorno ao porto elevou o espaço à condição de lugar romântico na cidade, que recebe o maior número de visitantes em todo o país. O processo, destaca Cavallieri, foi alcançado de forma exitosa devido à subordinação do cronograma de desenvolvimento às flutuações do mercado. Ou seja, as obras de *revitalização* e ou construção de novos edifícios estavam condicionados à demanda geral do mercado imobiliário. Coloco em destaque a indicação do autor de que é do *Victoria & Alfred Waterfront* que partem embarcações para a Ilha de Robben, prisão política ativa durante o regime do Apartheid, onde Nelson Mandela ficou preso e atualmente patrimônio mundial reconhecido pela UNESCO.

O quarto caso, geograficamente mais próximo do Brasil, é o do Porto Madero, na capital argentina. O artigo foi elaborado por Helena de Almeida Rego, mestre em urbanismo (UFRJ) e pós-graduada em planejamento urbano e regional (UERJ) com especialização realizada no exterior, tendo atuado como coordenadora do Centro de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal de Urbanismo. O Porto Madero é apresentado, no texto, como parte do movimento de reencontro entre Buenos Aires e o rio da Prata, promovendo a ampliação da oferta edílica e imobiliária, bem como a promoção de áreas de lazer, a reinserção de bens históricos e a manutenção de seus valores simbólicos (REGO, 2010, pp. 124-135). O projeto realizado junto aos diques portuários construídos entre o final do século XIX e começo do século XX, foi promovido a partir de autofinanciamento e buscava, além do que já foi apresentado, retomar os espaços públicos da cidade. Nesse ponto, a arquitetura

contemporâneaficou responsável por articular o capital público com o capital privado, destacando-se a atuação de Santiago Calatrava na elaboração do projeto da *Puente de la Mujer*, destinada ao trânsito de pedestres entre as duas margens do porto. Diferente das outras análises, a do Porto Madero parecer ter um esforço reflexivo e crítico maior. Rego aponta para o processo de elitização desencadeado pelas obras e a dificuldade na criação de um novo bairro que possuísse contornos de uma “cidade do futuro”.

**Imagem 3.3** – *Puente de la Mujer*, Santiago Calatrava, 2001.



Fonte: Buenos Aires Ciudad (2018).<sup>147</sup>

A quinta cidade apresentada é Roterdã, nos Países Baixos. Cidade historicamente articulada à atividade portuária, teve seu processo de retorno ao porto apresentado por Gisele Raymundo, arquiteta e urbanista, que atuou como gerente de projetos e obras na Diretoria de Operações da CDURP. A narrativa histórica sobre a cidade, montada por Raymundo, sustenta do começo ao fim a relação entre o centro urbano e o porto. Com início marcado pela construção do primeiro dique junto ao rio Maas, o desenvolvimento do porto se mantém como preocupação das autoridades responsáveis. De forma geral, o caso do *Kop van Zuid*, é diferente dos outros porque envolve uma área maior e não restrita à linha portuária, ou ao *waterfront*. O caso neerlandês é parecido com o processo desenvolvido em Hamburgo, na Alemanha, não abordado pela autora. Tanto na Holanda quanto na Alemanha, o porto foi construído junto ao rio, por meio da abertura de diques e braços de atracamento, em um processo contínuo que resultou na ocupação de uma extensa faixa fluvial. Nos dois casos, contemporaneamente, desenvolveram-se projetos de ocupação das áreas adjacentes por meio

<sup>147</sup>Disponível em: <<https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/atractivo/puente-de-la-mujer>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

da promoção de novas centralidades urbanas.<sup>148</sup> Em Roterdã, aponta Raymundo, uma das principais preocupações do projeto foi evitar a gentrificação e promover a simbiose entre porto e cidade. Em relação à gentrificação, foram propostas no *masterplan* diferentes faixas de renda e perfis de ocupação de aplicação flexível (RAYMUNDO, 2010, pp. 165-166).<sup>149</sup> Além disso, o processo considerou as áreas próximas à região portuária e buscou atuar nelas visando promover a melhoria dos indicadores sociais, evitando criar disparidades acentuadas entre as partes da cidade.

Assim como em Buenos Aires, foi construída uma ponte, dessa vez destinada tanto para pedestres, quanto para automóveis e bondes. Marcada por um desenho arrojado, a ponte é composta por duas colunas brancas que se encontram conforme se elevam, assumindo a forma triangular com um dos vértices alongados. Delas partem os cabos de sustentação do tabuleiro, onde estão as pistas de rolamento. A ponte tem altura máxima de 139 metros, foi projetada pelo arquiteto Ben van Berkel e inaugurada em 1996.<sup>150</sup> Após essa data, transformou-se em cartão postal e marco do Kop van Zuid.

**Imagem 3.4** – Ponte Erasmus, Ben van Berkel, 1996.



Fonte: Holland.com (2018).<sup>151</sup>

<sup>148</sup> A *HafenCity* é um projeto em desenvolvimento em Hamburgo, Alemanha, e tem como proposta o desenvolvimento de um novo distrito na cidade, ocupando a antiga área portuária junto ao rio Elba. Outras informações estão disponíveis em: <<http://www.hafencity.com/>>. Acesso em 11 fev. 2018.

<sup>149</sup> Masterplan pode ser associado à ideia de planejamento urbano.

<sup>150</sup> Informações colhidas na página Holland, que oferece informações referentes ao turismo no país. Disponível em: <<https://www.holland.com/br/turismo/destinos/rotterdam/ponte-erasmus-em-rotterdam.htm#/gallery/recent>>. Acesso em: 11 fev. 2018.

<sup>151</sup> Disponível em: <<https://www.holland.com/br/turismo/destinos/rotterdam/ponte-erasmus-em-rotterdam.htm#/gallery/recent>>. Acesso em: 11 fev. 2018.

O êxito da iniciativa de reconfiguração da região portuária em Roterdã, de acordo com a autora, deve-se em parte à articulação dos diferentes setores, sobretudo a autoridade pública e o setor privado envolvidos enquanto parceiros por meio de parcerias público-privadas (PPP). Nessa relação, o setor público ficou responsável pelo financiamento dos investimentos e figurou como tomador dos riscos, ou *risk taker*, mesmo lugar ocupado pelo poder público no Rio de Janeiro.

Antes de avançar na apresentação sobre o caso carioca, a última cidade apresentada é Hong Kong, na China, e seu *West Kowloon Reclamation*. O texto é assinado por Luis Gabriel Denadai, mestre em gestão urbana pela Universitat Oberta de Catalunya e em urbanismo pela UFRJ, e funcionário licenciado da Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio. Diferente do que até aqui vinha sendo apresentado, o caso chinês é apresentado como inconcluso. É traçado, como para as outras cidades, um histórico sobre o desenvolvimento urbano e, buscando aproximações com o Rio, é feita a indicação de que nas duas cidades esse processo resultou no avanço urbano sobre o mar. Outra semelhança apontada é a questão da habitação. Hong Kong, antiga possessão britânica no litoral chinês, passou a ser administrada pelo governo de Pequim em 1997. Antes dessa data, as autoridades locais desenvolveram um programa intensivo de construção de moradias buscando sanar o déficit habitacional e erradicar as ocupações que se assemelhavam às favelas cariocas. Resultado: a cidade apresenta uma das mais altas densidades populacionais e um déficit habitacional zero. Considerada uma das principais metrópoles globais, concentrando intensos fluxos comerciais e financeiros, a cidade teve que lidar também com a adequação de suas estruturas portuárias e aeroportuárias para suportar o trânsito de pessoas e mercadorias.

Nesse contexto, o autor aponta a desativação do aeroporto Kai Tac na região central e a construção de um novo terminal maior e mais afastado da cidade, associado à expansão dos terminais portuárias em áreas mais afastadas da ilha de Hong Kong (centro da cidade). Como resultado da redistribuição da infraestrutura de transporte e de logística, áreas do *waterfront* se tornaram desocupadas e passou a crescer a demanda por um retorno ao porto. Foram propostos, então, projetos que não foram concretizados integralmente devido a mudança na administração da cidade em 1997. Mesmo com a não realização, a região junto ao canal de Hong Kong foi ocupada por inúmeros empreendimentos imobiliários, com a construção de arranha-céus e edifícios assinados por arquitetos internacionais, como Norman Foster, que assinou o projeto para a sede do HSBC. Denadai chama a atenção para o fato de que a despeito do não desenvolvimento dos projetos de reocupação, áreas como a ocupada



pelo aeroporto Kai Tac – uma enorme massa de terra criada por aterramento do canal – foram ocupadas por estruturas de lazer temporárias, aceitas pela população que delas fez uso.

**Imagem 3.5** – HSBC Headquarter, Norman Foster, 1986.



Fonte: Foster + Partners (2018).<sup>152</sup>

**Imagem 3.6** – *Bank of China*, I. M. Pei, 1990.



Fonte: ArchDaily (2018).<sup>153</sup>

---

<sup>152</sup> Disponível em: <<https://www.fosterandpartners.com/projects/hongkong-and-shanghai-bank-headquarters/>>. Acesso em 10 fev. 2018.

O último artigo apresentado no livro trata do Rio de Janeiro. Escrito por Sérgio Dias, então secretário de urbanismo, o texto articula argumento histórico com três propostas para a região portuária: espaço para o crescimento da cidade, pautado no uso diversificado; criação de uma área de lazer com a montagem do Museu do Amanhã e do MAR; e o aumento da capacidade de atracação de cruzeiros no porto, com a construção de três novos braços do cais do porto. O argumento histórico é construído a partir das premissas tradicionais da história brasileira e da cidade: ciclos econômicos, a reforma urbana de Pereira Passos e a decadência do porto em tempos mais recentes. Assim como no caso catalão apresentado por Andreatta, os grandes eventos como Rio+20, Copa do Mundo FIFA e Jogos Olímpicos, além da celebração dos 450 anos de fundação da cidade, são tratados como momentos que possibilitam a inversão do ciclo de decadência urbana experimentado pelo porto e pela cidade. É nesse encadeamento que repousa a justificativa histórica do Porto Maravilha. O modo como projeto seria desenvolvido também foi um ponto abordado na apresentação sendo indicado que todo o processo seria desenvolvido em duas fases, a primeira inteiramente assumida pela prefeitura, e a segunda, de responsabilidade do setor privado. Brevemente é mencionada a questão do patrimônio histórico, com destaque para aquele referente ao período imperial e ao momento de desenvolvimento industrial e portuário da cidade. Sem delongas, o fechamento da apresentação sobre o Rio e, ao mesmo tempo, do livro vem em tom otimista e esperançoso:

“O Porto Maravilha tende a se consolidar como uma das mais importantes experiências urbanas do nosso tempo, um verdadeiro marco histórico no desenvolvimento das cidades portuárias latino-americanas. Há uma grande vontade política e um cenário externo favorável a mudanças, além do calendário de eventos de grande porte programados para a cidade, que já elevam a autoestima do Rio e da sua população. Sem contar, é claro, com a natureza exuberante, sempre pronta para oferecer o melhor aos cariocas e aos visitantes. Os tempos do amanhã se aproximam rapidamente e, ao que parece, vêm pelo mar” (DIAS, 2010, p. 231).

Todos os artigos são acompanhados de inúmeras fotografias das cidades apresentadas. Alguns mapas antigos, aquarelas e ilustrações das cidades feitas em séculos passados complementam o acervo visual. As obras são creditadas ao final da publicação e contam, ao longo do texto, com breves legendas que indicam, normalmente, o que está sendo apresentado. De Baltimore são 21 fotografias, nenhuma ilustração ou gravura e nenhum

---

<sup>153</sup> Disponível em: <<https://www.archdaily.com/153297/ad-classics-bank-of-china-tower-i-m-pei>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

mapa; dessas, 17 retratam o *Inner Harbor* ou partes dele, com destaque para a baía e para o passeio público, outras duas retratam o estádio de beisebol de *Camden Yards*, uma mostra uma rua com casas em *Otterbein*, bairro da cidade, e outra mostra o prédio de Mies van der Rohe.

De Barcelona, 15 fotografias ilustram o texto, junto a uma gravura e um mapa, ambos identificados como sendo do século XIX. Todas as fotografias são tomadas no nível do chão ou vistas aéreas do porto da cidade, sendo que uma delas mostra em destaque o prédio projetado por Ricardo Bofill; outras 10 dão destaque ou mostram em outros planos a *Rambladel Mar*, ponte para pedestres que permite acesso ao centro de compras *Maremagnum*, construído junto à marina.

**Imagem 3.7** – *Rambla del Mar*, Helio Piñón e Albert Viaplana, 1994.



Fonte: Barcelonas.com (2018).<sup>154</sup>

A Cidade do Cabo é ilustrada com 14 fotografias e apenas uma não retrata diretamente o *waterfront*, mostrando o interior do aquário construído na região portuária. Outras 12 fotografias ilustram as páginas destinadas à Buenos Aires, sendo que dessas, oito trazem vistas amplas ou recortadas do *Puerto Madero*, com três destacando a *Puente de las*

---

<sup>154</sup> Disponível em: <<https://www.barcelonas.com/rambla-de-mar.html>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

*Mujeres*; uma fotografia mostra o bairro do Retiro, outra é um recorte da fonte das Nereidas e outra é um retrato da *Plaza de Mayo* e da Casa Rosada.

Para ilustrar o caso neerlandês, foram utilizadas 14 fotografias e duas gravuras dos séculos XVI e XVII; das fotografias, uma é antiga, não representando o momento atual, mas sem datação correta; outras 10 trazem em destaque ou em partes da ponte Erasmus. Para Hong Kong, foram utilizadas 18 fotografias e uma aquarela retratando a cidade no começo de sua ocupação, mas não datada; dessas fotografias, sete foram tomadas a partir de mirantes e são vistas aéreas da região portuária, e outras oito fotografias, tomadas no nível do chão retratam os espaços públicos junto ao *waterfront*; é dado um pequeno destaque à atividade portuária com três fotografias que retratam os terminais de contêineres e uma embarcação comercial. Por fim, para o Rio de Janeiro, foram utilizadas 12 fotografias, sendo oito contemporâneas à publicação, mostrando vistas do cais do porto, a Perimetral, a Praça Mauá e a Cidade do Samba, por exemplo, e outras cinco retratando a região portuária no começo do século XX. O acervo é complementado com duas ilustrações, sendo uma de Rugendas, e outras quatro imagens que são projeções de como a região ficaria após a realização das obras do Porto Maravilha, dentre elas uma mostra o píer Mauá sem o Museu do Amanhã e outra com.

A leitura de todos os artigos permite a elaboração de algumas constatações. A princípio, é importante reconhecer que os seis casos apresentados abordaram realidades de quase todos os continentes – exceto Oceania. Todos tratam de grandes cidades, metrópoles reconhecidas internacionalmente, que centralizam atividades comerciais, sedes de empresas e fluxos financeiros. Em todos os casos, como busquei destacar nos parágrafos anteriores, há um repertório de imagens que buscam colocar em evidência e difundir o espaço urbano como cenário espetacular. Das seis cidades, apenas Baltimore, Buenos Aires e Roterdã desenvolveram projetos com uma abrangência para além do *waterfront* ou do cais portuário. Nas outras, Barcelona, Cidade do Cabo e Hong Kong, os projetos previram apenas a reorganização do porto e a alteração dos usos. O *Inner Harbor*, o *Puerto Madero* e o *Kop van Zuid*, demandaram a reorganização de áreas da cidade que já estavam ocupadas ou ainda não, promovendo o desenvolvimento imobiliário. No *Port Vell*, *Victoria & Alfred Waterfront* e *West Kowloon Reclamation* as iniciativas visaram a criação de espaços de lazer e o aproveitamento das áreas portuárias enquanto lugares de turismo.

Em comum a todos os casos, temos a criação de mecanismos que colocaram as áreas portuárias à exceção das legislações vigentes. Os mecanismos de criação de empresas gestoras responsáveis pela elaboração dos projetos e suas execuções, foi prática encontrada

em Baltimore, Barcelona, Cidade do Cabo, Buenos Aires, Roterdã e Hong Kong (com feições de MSP e BID), nessa última com menos atribuições e atividades limitadas pela autoridade chinesa que assumiu, posteriormente o controle da cidade. Em menor ou em maior escala, todos os casos demandaram grandes aportes de verbas públicas e privadas para garantir a execução de todo o planejamento.

Há outra característica nessa publicação que a atravessa transversalmente e versa sobre uma ordem do tempo dominante nessa narrativa. Há em *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro* o encadeamento como causa e consequência dos estudos apresentados. A suposição caminha no sentido de considerar como premissa inicial o sucesso das intervenções realizadas nas seis cidades. A segunda premissa é a que aponta o Rio como caso em que as experiências anteriores estão colocadas como orientadoras e passíveis de serem aprimoradas. A conclusão, obviamente, caminha para a afirmação sem dúvidas de que o sucesso é o único resultado possível na realidade carioca. O presente, aquele marcado pela proposição do Porto Maravilha, olhava para o passado buscando exemplos que justificassem uma hipótese.

### 3. Os tempos da aceleração: PAC Cidades Históricas

Indiquei anteriormente, na introdução da dissertação, que o Porto Maravilha poderia ser analisado a partir da formulação de do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que destinou verbas do orçamento federal para a realização de obras de infraestrutura. Retomo esse apontamento para indicar que, considerando o conjunto de parâmetros e instrumentos reguladores e balizadores das intervenções urbanas apresentado até o momento, o PAC pode ser colocado como momento avançado.

Anteriormente à sua proposição, dois programas foram criados pelo Ministério da Cultura buscando promover transformações em sítios históricos. Costa (2003) destaca que o Programa Monumenta e o Programa URBIS foram, em seus momentos, indutores das transformações. O primeiro recebeu apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da UNESCO, resumindo-se ao empréstimo de recursos de verbas pelo BID para uso em “obras de conservação e restauro de monumentos históricos e de requalificação de espaços públicos (...)” bem como em “programas de capacitação de pessoal para a realização de obras, inventários e outras atividades relacionadas ao desenvolvimento econômico, cultural e turístico da região” (COSTA, 2003, p. 82). Sua aplicação somente ocorreria em cidades que possuíssem sítios históricos tombados pelo IPHAN. O URBIS, por sua vez, foi lançado em 2000, envolvendo MinC, IPHAN e Caixa Econômica Federal, responsável por parte do

financiamento do programa. Ele apresentava a mesma premissa do Monumenta (recuperação e preservação dos monumentos), incorporando as dimensões de desenvolvimento social, econômico e cultural, e a gestão compartilhada das áreas selecionadas. Em relação à proposta de desenvolvimento, Costa (2003) aponta para o “estímulo à revitalização de atividades locais geradoras de emprego e renda, associadas à dinamização sociocultural da área” (COSTA, 2003, p. 84).

Anos depois, em 2007, foi criado o PAC, apresentado como estratégico para o desenvolvimento de um planejamento de longo prazo visando o desenvolvimento da infraestrutura brasileira em seus aspectos social, urbano, logístico e energético.<sup>155</sup> No que diz respeito à infraestrutura social e urbana, foi organizado o PAC Cidades Históricas, no âmbito do PAC 2, lançado em 2010, último ano do governo Lula, propondo a preservação do patrimônio nacional, sua valorização e decorrente desenvolvimento econômico e social, como preconizado nas Normas de Quito. Sua proposta previa o uso de R\$ 1 bilhão de verbas cedidas diretamente pelo governo federal e outros R\$ 300 milhões ofertados como crédito.<sup>156</sup> Existem, atualmente, 423 empreendimentos listados no programa, sendo que desses, onze estão localizados no Rio de Janeiro. Dos onze, apenas um está localizado na área de abrangência do Porto Maravilha: a restauração da antiga sede das Docas, localizada na av. Rio Branco.<sup>157</sup>

#### 4. O tempo presente

O cruzamento das informações apresentadas nos itens anteriores oferece elementos para perceber que a segmentação em períodos, como proposto por Vargas e Castilho (2015), não deve ser tomada como única orientação nos estudos sobre as intervenções. Como apontei, a divisão em quatro períodos (*renovação, preservação, reinvenção e resiliência*) colocada em paralelo com os casos apresentados no livro *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro*, mostra que os princípios e práticas aplicadas em intervenções urbanas foram sendo criados e reproduzidos ao longo do tempo sem limitações temporais fixas.

---

<sup>155</sup> Informações disponíveis em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>156</sup> Informação disponível em: <<http://www.pac.gov.br/i/dbc1e3fd>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>157</sup> Informações disponíveis em: <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/pac-cidades-historicas/rj/>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

Por isso, questões relacionadas à preservação do patrimônio, organização de empresas privadas para a gestão das obras e a articulação das três instâncias do poder público, são marcas possíveis de serem encontradas na maior parte dos casos de intervenção urbana, seja nos apresentados no livro ou em outras cidades não abordadas na publicação. Outro ponto comum, gestado desde a década de 1960, é o uso do turismo como instrumento que orienta e catalisa as transformações desejadas no espaço urbano.

É imprescindível, então, analisar a montagem do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana e do Museu do Amanhã (e do MAR), como projetos midiáticos. No primeiro, o já apontado processo de reconhecimento do Valongo como patrimônio da humanidade. No segundo, sua função enquanto âncora cultural que propõe o resgate do porto do Rio (OLIVEIRA, 2015, p. 04), questão também apresentada anteriormente. Parte desse projeto é percebido, inclusive, na forma como os casos “*de sucesso*” são apresentados: imagens de cenários espetaculares que sobressaem em meio ao texto. No caso do Porto Maravilha, foi desenvolvida uma intensa campanha de marketing que buscou, nos primeiros anos, apresentar a proposta de intervenção e sua justificativa, apoiada nas ideias de decadência e degradação. Na sequência, foi o momento de fazer circular as imagens das obras, evidenciando que o projeto já se concretizava e, na leitura de seus propositores, caminhava para o sucesso. Nesse ponto, o marketing buscou instruir a população sobre as mudanças nos itinerários de ônibus e circulação de ruas, em decorrência das intervenções.

Nos idos de 2013, o Valongo e a Perimetral ganharam destaque em jornais e telejornais. Os achados arqueológicos no Cais e a demolição do elevado foram transformados em eventos transmitidos e reproduzidos junto à promoção do novo museu da cidade, o MAR, aberto em meio às obras de demolição da Perimetral e de reorganização da praça Mauá. Colocava-se o porto do Rio em evidência no circuito da informação. Ao mesmo tempo, teve início a maratona de eventos esportivos: em 2013 a Copa das Confederações, esbarrando levemente nas Jornadas de Junho, e no ano seguinte a Copa do Mundo. Em 2015, foi a vez do Museu do Amanhã ser inaugurado, contando com a presença da então presidente Dilma Rousseff, envolta, naquele momento, no processo que culminou com seu afastamento do cargo em 2016.

**Imagem 3.8** – Cartilha explicativa sobre as mudanças no sistema viário.

**OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA  
PORTO MARAVILHA:**

- Implantação de um novo sistema viário.
- Construção de 70 km de vias, 4 km em novos túneis, 700 km de redes de infraestrutura urbana e 650.000 m<sup>2</sup> (metros quadrados) em calçadas para pedestres e ciclovias.
- As vias Expressa e Binário do Porto, em construção, substituirão o conjunto Elevado da Perimetral e Avenida Rodrigues Alves, com ampliação em 40% da capacidade de fluxo de veículos nesse trecho de entrada e saída do centro da cidade.
- Onde hoje circulam 7.600 veículos por hora, 10.500 poderão transitar a partir de 2016.
- A Via Binário do Porto, com 3,5 km, distribuirá o trânsito entre os bairros da Região Portuária e o Centro.
- A Avenida Rodrigues Alves será transformada em uma via expressa de 3,6 km, parte em um túnel com 2.010 metros. Fará a ligação entre Aterro do Flamengo, Avenida Brasil, Ponte Rio-Niterói e Região Metropolitana sem compartilhar espaço com veículos que transitam internamente na Região Portuária, melhorando o fluxo.

Para mais informações, envie mensagem para [atendimento@portonovosa.com](mailto:atendimento@portonovosa.com) ou entre em contato por meio da central telefônica **0800 880-7678** para registrar pedidos de informação ou visita.

[www.portonovosa.com.br](http://www.portonovosa.com.br)

Fonte: CDURP/Porto Novo (2014).

**Imagem 3.9** – Propagando informando sobre a demolição da Perimetral.

**ATENÇÃO!**  
MUDANÇAS NO TRÂNSITO DO CENTRO

A partir do dia 26 de janeiro, novo trecho do Elevado da Perimetral será fechado para o avanço das obras da Via Expressa, parte do futuro sistema de mobilidade urbana projetado pela Operação Urbana Porto Maravilha. A interdição do elevado entre a Praça Mauá e o acesso ao Aterro do Flamengo exige ajustes no trânsito.

Conheça as novas rotas.

- Priorize o transporte público
- Adote a carona solidária
- Evite os horários de pico

Fonte: CDURP/Porto Novo (2014).



A inauguração do Amanhã coincide com uma mudança na circulação de notícias sobre o Porto Maravilha. Ao longo dos anos de 2016 e 2017 começaram a ganhar destaque informações sobre o envolvimento dos políticos cariocas e empresas parte da concessionária Porto Novo, em esquemas de corrupção e desvio de verbas. O projeto, dependente da articulação entre poder público e privado, entrou em um momento de letargia, demandando o maior aporte de verbas e a intervenção do poder municipal visando garantir a conclusão do projeto, como foi o caso da proibição de novos tombamentos apresentada no capítulo 2.

## EPÍLOGO: Na verdade, a cidade do Rio existe

**Imagem 4.1** – Detalhe da cerimônia de abertura dos Jogos Olímpicos de 2016.



Fonte: Revista Exame/Getty Images/Ian Walton (2018).<sup>158</sup>

---

<sup>158</sup> Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/imprensa-internacional-elogia-abertura-da-rio-2016/>>. Acesso em: 13 fev. 2018. A versão completa da imagem está disponível em: <<https://www.gettyimages.com/event/opening-ceremony-2016-rio-olympic-games-595885125#/dancers-perform-during-the-tropical-nation-segment-of-opening-of-the-picture-id586222390>>. Acesso em: 13 fev. 2018.

O ano é 2016. Na fotografia é possível ver parte do estádio do Maracanã, no Rio de Janeiro, transformado em cenário para a cerimônia de abertura dos Jogos Olímpicos de 2016. No primeiro plano da imagem vemos uma favela cenográfica, utilizada como palco para dançarinos que se apresentaram durante o evento. Em segundo plano, a estrutura do estádio assume o lugar de moldura encerrando a favela e recortando a paisagem urbana existente, aqui composta por fragmentos dos edifícios próximos ao Maracanã e posicionados ao fundo, em último plano.

A fotografia ilustra o momento identificado anteriormente: a apoteose dos projetos políticos encabeçados pelo Partido dos Trabalhadores e seus aliados. Foi um momento de celebração que, enquanto cenário, ocultava duas realidades. A primeira é aquela relacionada à crise institucional no governo federal iniciada em 2015, que alcançou, no momento da abertura, seu ponto mais sensível com a presidente eleita em 2014, Dilma Rousseff, afastada em decorrência do processo de julgamento do pedido de impedimento, aceito em 2015, pelo então presidente da Câmara dos Deputados Eduardo Cunha (MDB).<sup>159</sup> No momento em que a fotografia foi realizada, os ritos processuais corriam em Brasília e, no Rio de Janeiro, o presidente em exercício Michel Temer (MDB), atual presidente do país, era vaiado pelo público presente no Maracanã.

A outra realidade ocultada pela fotografia é aquela da própria cidade do Rio de Janeiro. Os anos anteriores aos Jogos foram marcados por grandes obras e intervenções na cidade. Fosse para a construção de uma nova linha do metrô conectando a zona sul à Barra da Tijuca, ou de corredores de ônibus (os BRTs), ou ainda para as novas instalações olímpicas, a cidade se transformou em um grande canteiro de obras distribuído por todas as regiões. Tais iniciativas resultaram na intensificação de movimentos de deslocamento populacional em decorrência de desocupações para a realização de obras públicas. Ao todo, entre os anos de 2009 e 2013, 67 mil pessoas foram removidas pela PMRJ (FAULHABER; AZEVEDO, 2015, p. 36). Na região portuária, o Morro da Providência se tornou área de remoções, e outras desapropriações foram realizadas nas proximidades das obras de infraestrutura, como o VLT e o Binário.

---

<sup>159</sup> Desde o início do segundo mandato de Dilma Rousseff, em 2015, o jogo político federal demandou intensas manobras entre o executivo e o legislativo, visando garantir a governabilidade de Dilma. No final do ano, em dezembro, Eduardo Cunha, até então parte da base aliada do Partido dos Trabalhadores, aceitou o pedido de impedimento proposto por Janaína Paschoal, Hélio Bicudo e Miguel Reale Júnior. O movimento de Cunha foi visto como resposta contra o PT que, nas vésperas, liberara seus deputados para votarem a favor do pedido de investigação contra Cunha no conselho de ética da Câmara.

Em trabalho intitulado SMH 2016: remoções no Rio de Janeiro Olímpico, Lucas Faulhaber apresenta mapas da cidade que retratam os deslocamentos realizados em virtude das obras de infraestrutura urbana e montagem das instalações olímpicas. Percebe-se, pela análise, que a maior parte da população deslocada, residente originalmente em favelas, comunidades e áreas pouco valorizadas, passou a habitar as regiões mais distantes do centro, sobretudo a zona oeste. Considerando toda a cidade e as remoções realizadas até o ano de 2012, o Porto Maravilha era apresentado como causa desses processos em 0,4% dos casos (FAULHABER; AZEVEDO, 2015, p. 48). Pouco mais de 44% das remoções realizadas foram identificadas como motivadas por risco, ou seja, os imóveis estariam em áreas inadequadas para a ocupação. Essa justificativa é apresentada, sobretudo, quando as áreas desocupadas eram de habitação irregular, mas estavam próximas às obras de infraestrutura. Alterou-se, assim, a forma como os dados são apresentados, posto que estatisticamente as remoções não ficaram associadas às intervenções urbanas (FAULHABER; AZEVEDO, 2015). É importante lembrar que, de acordo com as orientações apresentadas na LC 101/09 e nas diretrizes do Porto Maravilha, as interferências na região portuária deveriam respeitar os residentes existentes na área, evitando desocupações. Todavia, a valorização imobiliária decorrente das obras de intervenção pode ser identificada como outra causadora dos movimentos de saída populacional, além das remoções e desapropriações para obras.

Além de mascarar os problemas pelos quais a cidade e o país passavam, a cerimônia de abertura era efêmera, tinha hora para começar e para acabar, e durante sua realização, de certa forma, um apaziguamento das diferenças foi produzido. No espetáculo organizou-se uma sequência de imagens em que a sociedade era apresentada de forma invertida à sua realidade: a favela e o morro como lugares da música, da dança e de uma nova identidade carioca, assumiu uma centralidade durante a cerimônia que, na realidade, não possui. O propósito dessa inversão era apresentar o Rio de Janeiro ao mundo como uma nova cidade. Fora do Maracanã as favelas e morros constituem parte da crise pela qual a cidade e o estado do Rio passam. Crise traumática que expõe as fragilidades do projeto político neoliberal que propõe a privatização dos serviços coletivos, uso da força em favor da segurança pública e a aplicação de uma política urbana que privilegia os interesses do mercado imobiliário. Se na abertura das Olimpíadas a favela era cenário festivo, fora é arena de enfrentamento.

Desde dezembro de 2008, passou a funcionar o programa de segurança pública organizado a partir das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP), instaladas em morros e favelas da capital e da baixada fluminense, localizadas sobretudo em áreas próximas às

instalações onde seriam realizados os jogos olímpicos.<sup>160</sup> Projetava-se que, com a instalação das unidades dentro das favelas, a criminalidade e o tráfico cessariam e deixariam de ser um problema da administração pública. A princípio, as unidades na zona sul criaram uma ideia de segurança e uma expectativa de que o objetivo do projeto seria alcançado. Junto à construção de teleféricos atravessando as favelas, representaram o avanço do Estado sobre as áreas antes à margem da legalidade, movimento representado simbolicamente pelo hasteamento das bandeiras nacional e estadual dentro das favelas, fato intensamente midiático. Todavia, as UPPs se mostraram frágeis e vulneráveis à organização do tráfico, constituído como poder local das favelas.

**Imagem 4.2** – Moradores da Mangueira acompanham de fora a abertura das Olimpíadas.



Fonte: Human Rights Watch/Tércio Teixeira (2018).<sup>161</sup>

Durante os jogos, de fato, não foram registrados casos graves de violência e ou ataques na cidade. Contudo, após seu fim e com o refluxo de turistas, ocorreu o aprofundamento do estado de violência, demandando nova intervenção do governo federal, dessa vez como fornecedor de contingente militar para sufocar os conflitos que ocorriam nos

<sup>160</sup> Ao todo são 17 instituições parceiras na organização do programa, dentre elas destaco: Coca-Cola Brasil, Senac, Sebrae, Firjan, Consulado Geral dos EUA e Lions Clube, envolvidas na proposição e promoção de programas educacionais e de aperfeiçoamento profissional. Somam-se Confederação Brasileira de Futebol (CBF), Odebrecht, Light e Instituto Pereira Passos (PMRJ), como responsáveis pela construção de algumas das sedes das UPPs. Para outras informações sobre o projeto ver: <<http://www.upprj.com>>. Acesso em 15 fev. 2018.

<sup>161</sup> Disponível em: <<https://www.hrw.org/pt/news/2016/08/11/293012>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

morros e fora deles.<sup>162</sup> As estruturas olímpicas, antes cenários de apaziguamento, foram abandonadas e denúncias de desvio de verbas durante suas construções começaram a ser divulgadas. A apoteose olímpica, grande marco do governo brasileiro que pretendia destacar o país e seu projeto de desenvolvimento, mostrou-se insuficiente para encenar um novo arranjo político, econômico e social.

Se dentro do Maracanã o tempo da cidade era efêmero, fora do estádio ele se mostra de forma diferente. O Porto Maravilha teve sua hora inicial e tem, ao menos em teoria, um momento para ser concluído, mas seus produtos se manterão na cidade. Assim como na cerimônia de abertura, na cidade se montou um espetáculo organizado no cruzamento entre arquitetura, urbanismo e patrimônio.

---

<sup>162</sup> Em 2016 e 2017, o governo federal valeu-se da Garantia da Lei e da Ordem, mecanismo constitucional que autoriza o uso das forças armadas na manutenção da segurança pública em estados e municípios.

## CONCLUSÃO

Da introdução da dissertação até esse ponto, passamos por um caminho que se iniciou no MAM-Rio com a instalação de Laércio Redondo, e se encerrou na região portuária, nas proximidades do Cais do Valongo. No percurso, busquei chamar a atenção para o fato de que a cidade do Rio, ao contrário do que disse Le Corbusier, existe. Sua existência é percebida em sua arquitetura e em seu urbanismo, que marcam experiências temporais e passados que são reais. Do MAM-Rio, projeto moderno, alcançamos a praça Mauá, já na região portuária e marcada por arquiteturas contemporâneas. De uma proposta para a cidade que visava o descongestionamento, chegamos a um momento em que a produção do espaço urbano está condicionada à ideia de cenário e de espetáculo.

Busquei demonstrar como, no Rio de Janeiro, essa nova forma urbana passou a ser construída desde o ano de 2009, marco temporal associado à institucionalização da Operação Urbana do Porto Maravilha. Por isso, para além de apresentar a construção e demolição da Perimetral, incorporei à reflexão a construção do Museu do Amanhã, entendido como símbolo da arquitetura contemporânea que, restrita anteriormente a poucos, é posicionada como marco e monumento à disposição de todos para ser apreciada. A proposta, nesse ponto, era mostrar a mudança no pensamento urbanístico. A demolição do elevado da av. Perimetral, construída a partir da década de 1950, entrou em consonância com iniciativas de outras cidades do país e do mundo que buscam o retorno à rua, seja pela demolição de estruturas rodoviárias ou, então, a promoção de ocupações que favoreçam os deslocamentos de pedestres. Esse movimento, para ser compreendido, busca análises sobre o espaço urbano que apontam para a *morte* das cidades em decorrência da aplicação do projeto modernista. Sua superação viria pela organização de um novo espaço urbano pautado em premissas como segurança, limpeza e uma ideia de espaço público visto como democrático e aberto. Por isso a necessidade de alterar as estruturas da cidade, demolindo o que é compreendido como obsoleto, a Perimetral, e ressignificando outras estruturas que possam, em conjunto, sustentar a ideia de espaço democrático. Nesse sentido, passaram a se estruturar paisagens urbanas que simulam cenários e o projeto de Santiago Calatrava é lido como parte da política que visava destacar o Rio de Janeiro entre as cidades mundiais.

Icônico e *isca cultural*, o Museu sintetiza duas problemáticas do tempo presente: o impacto da presença humana no planeta e como cultura e arquitetura são empregadas em favor do capitalismo financeiro. A primeira, diz respeito à exposição permanente do Museu. Nela o visitante é conduzido em meio a jogos interativos, imagens, mapas, sons e luzes, desde

a origem do universo até nosso tempo, o chamado antropoceno. O futuro, nosso amanhã, é apresentado dentro de uma perspectiva historicizante. Ao mesmo tempo, a tecnologia é empregada dentro e fora de suas paredes. Toda a mostra conta com sistema interativo que permite ao visitante controlar sua caminhada, e todo o Museu é coberto por placas fotovoltaicas que transformam a luz solar em energia. A arquitetura da exposição e a arquitetura do edifício, em conjunto, sustentam a produção de uma imagem que se torna midiática e é inserida no circuito de consumo do mercado de turismo da novidade.

Ao mesmo tempo, o passado da região portuária e da cidade, percebido no patrimônio histórico e cultural, é recuperado como parte do novo cenário. Apresentado como articulador da identidade dos bairros, os bens existentes na região foram apropriados pelo projeto e junto a eles as memórias que o compõem. A imagem da região portuária, antes vista como decadente e degradada, foi revista enquanto símbolo da pluralidade que constitui a cidade. O Circuito Histórico e Arqueológico, apresentado no segundo capítulo, demonstra a convergência entre as práticas de patrimonialização e discurso mercadológico. Propor um circuito é destacar uma parte da cidade – dentro de uma área já destacada – e organizar uma sequência de lugares que possa transmitir uma mensagem e entreter. Corroborando tal prática, o título de patrimônio da humanidade conferido ao Valongo o lançou para uma jurisdição que extrapola os limites da cidade. Outro destaque é o produzido pela exposição *Do Valongo à Favela*, que conduzia o visitante através de diversas visões sobre a região portuária da cidade. Há, em relação às memórias e ao patrimônio, um tratamento ambíguo que, no começo, privilegiou e valorizou o passado expresso na cidade e, posteriormente, subverteu a ordem legalmente estabelecida para favorecer a especulação imobiliária.

As mudanças realizadas nas estruturas urbanas, seja na praça Mauá, a primeira arena e o primeiro mapa elaborado, ou na região do Valongo, a segunda arena e o segundo mapa, respondem ao conjunto de parâmetros, balizas e orientações que foi sendo montado e articulado desde a década de 1960. As propostas apresentadas em cartas patrimoniais e praticadas em cidades do mundo e do Brasil foram sendo reproduzidas e alteradas nas situações precedentes. Partindo da discussão sobre a preservação de monumentos alcançou-se a problemática dos sítios históricos urbanos e como realizar sua conservação ou intervenções. Somou-se o reconhecimento dos seus potenciais econômicos passíveis de serem explorados e com o tempo, construía-se o consenso sobre a utilização do turismo como instrumento de promoção das cidades e, portanto, a necessidade de alterar as imagens e o imaginário sobre o espaço urbano. Como ação reproduzida em escala global, não sendo restrita apenas a um país,



a criação de espaços urbanos reificados e transformados em cenários é questão de intenso debate, análise e reflexão, como nessa dissertação.

Para finalizar, retomo a rápida menção realizada na introdução do texto, quando mencionei o trabalho de Koolhaas, arquiteto, em diálogo com o de Hartog, historiador. Indiquei que, para ilustrar seu argumento sobre o presentismo, Hartog recorreu à percepção de Koolhaas sobre os espaços-lixo que, segundo o arquiteto, são construídos por verbos iniciados pelo prefixo “re” – como em *reformatar*, *revitalizar*, *recuperar* e *requalificar* – e nos quais

“O (...) financiamento [de sua construção] é um nevoeiro deliberado que torna mais turvos os acordos pouco claros, duvidosas infrações fiscais, incentivos insólitos, isenções e ilegalidades pouco consistentes, (...), copropriedades, áreas de zoneamento especial e cumplicidades entre público e o privado”.(KOOLHAAS, 2014)

De fato, o complexo sistema de financiamento do Porto Maravilha se assemelha a um nevoeiro criado com a intenção de dificultar a leitura do que é proposto.<sup>163</sup> Ação deliberada, essa dificuldade imposta é artifício que contribui no consentimento quanto às obras. Se não há clareza em sua apresentação, sua leitura e compreensão se tornam exercício praticável por poucos. Em uma balança, o prato com o nevoeiro do financiamento é mais leve se comparado com as imagens que circulam e mostram um novo espaço urbano, ou seja, tem maior peso e maior valor. O espaço-lixo recorre, também, à renovação da aura dos lugares e das arquiteturas e à transformação do mundo real em mundo simulado, chave na qual podemos compreender o Circuito e o Museu do Amanhã. Sem dúvidas o tom de Koolhaas é de crítica ácida à produção arquitetônica contemporânea, vista em sua leitura como momento máximo do projeto moderno. Sua opção de nomear os espaços como lixo, dimensiona o espaço enquanto descartável e se soma à percepção da cidade como genérica e construída no cruzamento entre turismo e entretenimento. Genérica, segundo Koolhaas, porque sem história e redutora de identidades ao nível de “poeira insignificante”. No projeto midiático elaborado para o Rio de Janeiro, a poeira do nevoeiro percorreria o mundo e a pacificação da cidade seria alcançada.

É interessante o fato de que a imagem do Rio de Janeiro coberto por um nevoeiro não se restringe somente a um exercício metafórico. Eventualmente os jornais e

---

<sup>163</sup> Guilherme Wisnik apresentou tese intitulada *Dentro do nevoeiro* em 2012, momento em que se tornou doutor em arquitetura e urbanismo. Sua tese propunha reconhecer as relações entre arte e arquitetura contemporânea no campo ampliado, destacando que na produção de ambas há a prevalência de um complexo social e midiático em detrimento de outros aspectos materiais. Ver: WISNIK, 2012.

noticiários brasileiros lançam a informação de que a circulação na ponte Rio-Niterói ficou restrita e os aeroportos da cidade fechados devido à densa neblina que a cobriu por algumas horas. Nesse caso real, o nevoeiro se dissipa e a cidade volta à sua normalidade. O nevoeiro produzido pelas obras de intervenção, por sua vez, se mostra mais denso e com duração maior. Alguns efeitos do Porto Maravilha já são percebidos, por exemplo a construção de novas torres comerciais e hotéis, a inauguração de lugares de lazer e turismo e, inclusive, a entrega de ruas e calçadas reformadas. Outros se tornam perceptíveis com o passar do tempo e demandam a análise de números e dados sobre lançamentos imobiliários na região, valorização real do metro quadrado, número de turistas e aumento de residentes na região, que podem levar a construção de um panorama claro sobre a existência ou não de um processo de gentrificação no Rio.

Hoje, de fato, a resposta encontrada teria recepções diferentes caso sejam considerados os diferentes leitores: para um turista, os efeitos do Porto Maravilha são percebidos nos museus, nas composições do VLT circulando junto aos pedestres, no AquaRio. Para um morador da cidade, o Museu do Amanhã pode estar mais distante do que algum outro edifício projetado por Calatrava fora do país. Aqueles envolvidos em projetos de reconhecimento identitário podem, eventualmente, perceber suas memórias em maior evidência do que antes. Algum político que esteve envolvido no projeto e nas obras pode se valer das imagens para alavancar alguma candidatura. As empresas envolvidas, sentem não os efeitos da operação urbana, mas das investigações sobre corrupção que avançam. Enfim, na complexidade de sua composição, a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – Porto Maravilha produz leituras diversas que em conjunto compõe um arranjo diverso de impressões, sensações e apropriações reforçando a percepção e que a cidade contemporânea se constrói no plural.

## **PASSOS ESTÁTICOS: bibliografia e fontes**

ARANES, Otília B. Fiori. **O lugar da Arquitetura depois dos Modernos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

\_\_\_\_\_; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.2012)

ANDREATTA, Verena (org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

ARANTES, Pedro F. **Arquitetura na era digital-financeira: desenho, canteiro e renda da forma**. São Paulo: Editora 34, 2012.

AUGÉ, Marc. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas, SP: Papius, 2012.

BAXANDALL, Michael. **Padrões de intenção: a explicação histórica dos quadros**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

BENCHIMOL, Jaime L. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BOISSIÈRE, Olivier. **Jean Nouvel**. São Paulo, SP: Martins Fontes, 1998.

BOURDIEU, Pierre (coord.). **A miséria do mundo**. 9. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

COSTA, Sabrina S. Fontenele. **Intervenções na cidade existente: um estudo sobre o Centro Dragão do Mar e a Praia de Iracema**. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, 2003.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. 4. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994

DINIZ, Clarissa; CARDOSO, Rafael (orgs.). **Do Valongo à Favela: imaginário e periferia**. Rio de Janeiro: Instituto Odeon, 2015.

FABBRINI, Ricardo N. A altermodernidade de Nicolas Baurriaud. In: **Trans/Form/Ação**. Marília, SP, v. 35, n.3, pp. 259-266, 2012

FARIA, Rodrigo S. **José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

FARIAS FILHO, J. A.. Resiliência: um bom conceito para o projeto e a reforma urbana? In: XVII ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. **Anais do XVII Enanpur**. São Paulo: FAUUSP, 2017. v. 1.

FIX, Mariana. **São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem**. São Paulo: Boitempo, 2007.

\_\_\_\_\_. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: Maria Cristina Schicchi; Denio Benfatti. (Org.). **Urbanismo: dossiê Rio de Janeiro-São Paulo**. Campinas, SP: PUCCAMP/PROURB, 2004, pp. 185-198.

FOSTER, Hal. **O complexo arte-arquitetura: Hal Foster**. São Paulo: Cosac Naify, 2015.

GHIRARDO, Diane Y. **Arquitetura contemporânea: uma história concisa**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

GORELIK, Adrián; PEIXOTO, Fernanda Areãs. **Ciudades sudamericanas como arenas culturales**. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2016.

GUIMARÃES, Roberta S. **A moradia como patrimônio cultural: Discursos oficiais e re-apropriações locais**. 2004. 108 f. Dissertação (Mestrado) –Mestrado em Sociologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

\_\_\_\_\_. **A utopia da pequena África: projetos urbanísticos, patrimônios e conflitos na Zona Portuária carioca**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2014.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade**: presentismo e experiências do tempo. Belo Horizonte: Autêntica Editorial, 2013.

\_\_\_\_\_. **Crer em história**. Belo Horizonte: Autêntica Editorial, 2017.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2001.

HOLSTON, James. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das letras, 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JODIDIO, Philip. **Calatrava**. Taschen, 2015.

KAUSEL, Cecilia L; PENDLETON-JULLIAN, Ann (ed.). **Santiago Calatrava**: conversa com estudantes. Amadora, PT: Editora Gustavo Gili, SA, 2003.

KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre a cidade**: Grandeza, ou, O problema do grande; A cidade genérica; Espaço-lixo. São Paulo: Gustavo Gili, 2014. *E-book*.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2006.

KRAUSS, Rosalind. A escultura no campo ampliado. **Gávea**, Rio de Janeiro, v. 1, p.87-93, 1984. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/arteversa/?p=240>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas, SP: Editora da Unicamp; Aracajú, SE: Editora UFS, 2007, 2ª ed.

LIMA, Carlos Henrique M. de. Narrativa e experiência do outro: um rolê afetivo no Complexo do Alemão. **Oculum Ensaios**, Campinas, v. 12, p. 255-268, 2015. Disponível em: <<http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/2836>>. Acesso em: 05 abr. 2018.

MASSONETO, Luiz Fernando. Operações Urbanas Consorciadas: a nova regulação urbana em questão. PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Revista da**

**Procuradoria-Geral do Município de Porto Alegre.** Porto Alegre: CEDIM: Unidade Editorial da Secretaria Municipal da Cultura, nº 17, out. 2003, pp. 101-118.

MATTOS, Hebe; ABREU, Martha. **Relatório Histórico-Antropológico sobre o Quilombo da Pedra do Sal:** Em torno do samba, do santo e do porto. Rio de Janeiro: UFF, FEC, INCRA, 2007.

\_\_\_\_\_; GURAN, Milton. Por uma história pública dos africanos escravizados no Brasil. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 27, p.255-273, jul. 2014. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/42542>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

MCQUAID, Matilda. **Santiago Calatrava: structure and expression.** New York: The Museum Of Modern Art, 1993. Disponível em: <<https://www.moma.org/calendar/exhibitions/391?locale=pt>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

MENDES, Luís. A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo. **Urbe.** Revista Brasileira de Gestão Urbana, [s.l.], v. 05, p. 33-45, jan./jun. 2013. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/v5n1/a04v5n1>>. Acesso em: 05 abr. 2018.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. **A cidade como bem cultural.** Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. IPHAN, 2005, p. 34-76.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação:** cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

MOURA, Roberto. **Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Dep. Geral de Doc. E Inf. Cultural, Divisão de Editoração, 1995, 2. ed.

MUMFOR, Eric Paul. **The CIAM discourse on urbanismo, 1928-1960.** Cambridge, MA: MIT, c2002.

NESBITT, Kate (org.) **Uma nova agenda para a arquitetura:** antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2013.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Proj. História**, São Paulo, dez. 1993, p. 07-28.

OLIVEIRA, Luiz Alberto. **Museu do Amanhã**. Rio de Janeiro: Edições de Janeiro, 2015. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/livro/>>. Acesso em: 13 fev. 2018.

PINHEIRO, Márcia Leitão; CARNEIRO, Sandra Sá. Revitalização urbana, patrimônio e memórias no Rio de Janeiro: usos e apropriações do Cais do Valongo. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 29, n. 57, p. 65-84, jan-abr 2016.

ROLNIK, Raquel; CYMBALISTA, Renato (Org.). **Instrumentos urbanísticos contra a exclusão social**. São Paulo: Pólis, 1997.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RUBINO, Silvana. Gentrification: notas sobre um conceito incômodo. In: SCHICCHI, Maria Cristina; BENFATTI, Denio (Org.). **Urbanismo: dossiê Rio de Janeiro-São Paulo**. Campinas, SP: PUCCAMP/PROURB, 2004, p. 287-286.

\_\_\_\_\_. Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas (SP). In: ANDRADE, Luciana Teixeira; PEIXOTO, Fernanda Arêas (Org.). **As cidades e seus agentes: práticas e representações**. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, 2006, p. 68-97.

SEVCENKO, Nicolau. **A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

SMITH, Neil. **The new urban frontier: gentrification and the revanchist city**. Londres: Taylor & Francis e-Library, 2005.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

VALENTINI JR, Sandro Vimer. Às margens da Guanabara, memórias negras – o Circuito de Celebração da Herança Africana na cidade do Rio de Janeiro. SEMINÁRIO NACIONAL DO CMU, 8., 2016, Campinas, SP. **Anais**. Campinas, SP: Editora Unicamp/Centro de Memória – Unicamp (CMU), 2016. Disponível em: <<https://www.cmu.unicamp.br/viiiiseminario/anais-eletronicos/index.html>>.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 3. ed. Barueri, Sp: Manole, 2015.

VASSALLO, Simone Pondé. Releituras da escravidão negra e da Zona Portuária do Rio de Janeiro: o caso do Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos (IPN). In: PONTES JR, Geraldo Ramos (Org.). **Cultura, memória e poder: diálogos interdisciplinares**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2013, pp. 83-92.

\_\_\_\_\_. **Intervenções urbanas e processos de patrimonialização: as reelaborações da Pequena África na região portuária do Rio de Janeiro (anos 1980 e 2000)**. Comunicação Coordenada apresentada na 29ª Reunião Brasileira de Antropologia. Natal, ago. 2014.

VIDAL, Laurent. **As lágrimas do Rio: o último dia de uma capital: 20 de abril de 1960**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

WISNIK, Guilherme. **Dentro do nevoeiro: diálogos cruzados entre arte e arquitetura contemporânea**. São Paulo, 2012.

ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. In: ARANTES, Antonio A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas, SP: Papiurus, 2000. p. 80-103.

## FONTES

AMORIM, Kelly. RAF Arquitetura e BLAC Arquitetura assinam projeto de revitalização de R\$ 1 bi do Moinho Fluminense, no Porto Maravilha. **Au**, [s.l.], 29 maio 2015. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/edificios/raf-arquitetura-e-blac-arquitetura-assinam-projeto-de-revitalizacao-de-351088-1.aspx>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

ARNAUT, Jurema Kopke Eis. Morro da Conceição, Rio: uma proposta de preservação sem tombamento. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 19, p.97-111, 1984. Disponível em: <<http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=reviphan&pagfis=7451>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

BARTHOLINI, Bruno. **Kobra na Orla Conde**. 2016. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4578>>. Acesso em: 07 fev. 2018.



BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm)>.

BRUM, Eliane. O Brasil chega à Olimpíada sem cara. **El País**. [s.l.]. 03 ago. 2016. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/01/opinion/1470057923\\_856909.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/01/opinion/1470057923_856909.html)>.

FALTA de concurso e aumento de coeficiente de aproveitamento máximo são as principais polêmicas do Porto Maravilha. **aU**, São Paulo, v. 189, dez. 2009. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/189/artigo158248-2.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

FAJARDO, Washington (Coord.). **Guia do patrimônio cultural carioca: bens tombados**. 5. ed. Rio de Janeiro: Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, 2014. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6442881/4172719/guiatombamentoport20.12baixa.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

FERREIRA, João Sette Whitaker; FIX, Mariana. A urbanização e o falso milagre do Cepac. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 17 abr. 2001.

GALHARDO, Ricardo. Lula: crise é tsunami nos EUA e, se chegar ao Brasil, será 'marolinha'. **O Globo**. Rio de Janeiro. fev. 2012. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/lula-crise-tsunami-nos-eua-se-chegar-ao-brasil-sera-marolinha-3827410>>.

GEROLA, Giovanni. **Arquitetos debatem irregularidades no plano de obras para a Copa e para as Olimpíadas**. 2009. Disponível em: <<http://piniweb17.pini.com.br/construcao/arquitetura/arquitetos-debatem-irregularidades-no-plano-de-obras-para-a-copa-157709-1.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

GUINNESS Book declara grafite de Eduardo Kobra como maior do mundo: Mural realizado para Rio 2016 tem 15 metros de altura e 170 de comprimento. Obra retrata cinco etnias diferentes de indígenas de cinco continentes. Mural realizado para Rio 2016 tem 15 metros de altura e 170 de comprimento. Obra retrata cinco etnias diferentes de indígenas de cinco continentes. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pop-arte/noticia/2016/08/guinness-book-declara-grafite-de-eduardo-kobra-como-maior-do-mundo.html>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

LOPES, Maria Elisa Pinto. O Rio é uma das cidades mais movimentadas do mundo: Circulam, atualmente, nada menos de 120.000 veículos, (...). **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, 26 jan. 1953. Caderno 3, p. 1-1. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto; BASTOS, Isabela. Museu do Amanhã, no Píer Mauá, será marco da Rio+20. **O Globo**. Rio de Janeiro. 19 jan. 2010. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/museu-do-amanha-no-pier-maua-sera-marco-da-rio20-3065911>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto. Revitalização do Moinho Fluminense custará R\$ 1 bilhão. **O Globo**. Rio de Janeiro, 25 maio 2015. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/revitalizacao-do-moinho-fluminense-custara-1-bilhao-16251903>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

MATTOS, Hebe; ABREU, Martha; GURAN, Milton (Org.). **Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de Escravos e da História dos Africanos Escravizados no Brasil**. Niterói, RJ: PPGH-UFF, 2013. Disponível em: <<http://www.labhoi.uff.br/node/1507>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

MAZZINI, Leandro. Amanhã no píer. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, p. A-4. 14 fev. 2010. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em: 03 fev. 2018.

RIBEIRO, Manoel. Direito ou gentrificação? **Le Monde Diplomatique Brasil**. São Paulo, Set. 2017. Disponível em <<http://diplomatique.org.br/direito-ou-gentrificacao/>>.

RIEZMAN, Lauren. **L'Oreal USA moves corporate headquarters to Hudson Yards and terminal stores**. 2016. Disponível em: <<http://www.lorealusa.com/media/press-releases/2016/jun/hudson-yards-press-release>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

RIO DE JANEIRO (Município). **Decreto nº 24.088, de 05 de abril de 2004**. Cria o Portal dos Pretos Novos. Disponível em: <[http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis\\_consulta/21041Dec24088\\_2004.pdf](http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/21041Dec24088_2004.pdf)>. Acesso em: 07 fev. 2018.

RIO DE JANEIRO (Município). **Lei Complementar nº 101**, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5?OpenDocument>>.

RIO DE JANEIRO (Município). **Decreto nº 34.803, de 29 de novembro de 2011.** Cria do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana e o Grupo de Trabalho Curatorial do Projeto Urbanístico, Arquitetônico e Museológico do circuito. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/decretos/d34803.pdf>>.

ROLNIK, Raquel. **Prefeitura do Rio proíbe novos tombamentos na região do Porto Maravilha.** 2017. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2017/08/11/prefeitura-do-rio-proibe-novos-tombamentos-na-regiao-do-porto-maravilha/>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

SALOMÃO, Karin. Os 20 maiores bancos do Brasil em valor de ativos: O Banco do Brasil continua sendo a maior instituição do setor, com R\$ 1,344 trilhão em ativos. **Exame**, [s.l], 13 set. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/os-20-maiores-bancos-do-brasil-em-valor-de-ativos/>>.

SANTOS, Chico; CLEMENTE, Isabel; SOUZA, Leonardo. Santander paga R\$ 7,05 bi por banco; ágio vai a 281%: Unibanco e Bradesco fazem propostas próximas do mínimo; Itaú desiste. **Folha de S. Paulo.** São Paulo. 21 nov. 2000. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2111200002.htm>>.

SCHWARCZ, Lilia. O Cais do Valongo. **Nexo**. [s.l], 31 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.nexojournal.com.br/colunistas/2017/O-Cais-do-Valongo>>. Acesso em: 07 ago. 2018.

SEGRE, Roberto. Santiago Calatrava assina o Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro. **aU**, São Paulo, v. 192, mar. 2010. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/192/cenario-163506-1.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Santiago Calatrava revela projeto do Museu do Amanhã, Rio. **aU**, São Paulo, v. 196, p.1-1, jul. 2010. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/196/artigo178557-2.aspx>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

SPITZ, Clarice. PIB brasileiro fecha 2010 com crescimento de 7,5%, maior desde 1986, aponta IBGE. **O Globo.** Rio de Janeiro. 03 mar. 2011. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/pib-brasileiro-fecha-2010-com-crescimento-de-75-maior-desde-1986-aponta-ibge-2815938>>.

UNESCO (Brasil). **Patrimônio Mundial no Brasil**. [2017]. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/list-of-world-heritage-in-brazil/>>.

VAMOS construir o metrô. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, 03 ago. 1952. Caderno 1, p. 5-5. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

VILLAÇA, Flávio. **Estatuto da cidade: para que serve?** 2012. Disponível em: <<https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/Estatuto-da-cidade-para-que-serve-/4/26206>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

## ANEXOS

**Tabela 1** – Projetos elaborados pelo escritório Ruy Resende Arquitetura

Relação de projetos elaborados pelo escritório Ruy Resende Arquitetura, implantados ou não de edifícios na região portuária do Rio de Janeiro. Informações coletadas no endereço eletrônico <http://www.rra.com.br/projetos>.

<b>Ano</b>	<b>Nome</b>	<b>Localização</b>	<b>Características</b>	<b>Situação</b>
<b>2009</b>	Porto Maravilha	Av. Rodrigues Alves	Conjunto de torres novas e reforma dos armazéns e cais do porto.	Não implantado.
<b>2010-12</b>	Venezuela 43	Centro, RJ	Retro-fit.	Implantado.
<b>2010-16</b>	Parque Madureira	Madureira, RJ	Parque construído às margens da ferrovia, no subúrbio do Rio.	Implantado.
<b>2011</b>	RSC	Não especificada	Novos edifícios comerciais classe A e retro-fit de estruturas industriais.	Não implantado.
<b>2011</b>	ANLG	Zona portuária	Novo edifício de baixo gabarito.	Não implantado.
<b>2011</b>	CLM	Zona portuária.	Retro-fit.	Não implantado.
<b>2011</b>	BTE	Zona Portuária	Conjunto de novas torres e retro-fit.	Não implantado.
<b>2011</b>	SJA	Rio de Janeiro	Novo edifício de gabarito médio.	Não implantado.
<b>2012</b>	STR	Zona Portuária	Novo edifício de escritórios com gabarito alto.	Não implantado.
<b>2013</b>	Torre Olímpica	Santo Cristo, RJ	Novo edifício de escritórios com gabarito alto.	Não implantado.
<b>2013</b>	C62	Candelária, RJ	Retro-fit.	Implantado.
<b>2013</b>	CCT	Saúde, RJ	Novo edifício de baixo gabarito.	Não implantado.
<b>2014-16</b>	L'Oréal	Saúde, RJ	Novo edifício de alto gabarito, sede da francesa L'Oréal.	Implantado.

**Tabela 2 – Lista de bens tombados e ou registrados**

Bens tombados e ou registrados na zona portuária do Rio de Janeiro e área de abrangência do Porto Maravilha considerando os três institutos de proteção do patrimônio que atuam na cidade: Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH – Prefeitura Municipal), Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC – Governo do Estado) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN – Governo Federal).<sup>164</sup>

<b>Bem</b>	<b>Endereço</b>	<b>Órgão</b>	<b>Decreto/lei</b>
<b>Centro Cultural José Bonifácio</b>	Rua Pedro Ernesto, 80 – Gamboa	IRPH	Decreto nº 4.321 de 14/11/83
<b>Prédio da Real e Benemerita Sociedade Portuguesa Caixa de Socorros Dom Pedro V</b>	Av. Marechal Floriano, 185 – Centro	IRPH	Decreto nº 5.709 de 07/03/86
<b>Bens culturais localizados nos bairros de Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro (projeto SAGAS)<sup>165</sup></b>	Diversos	IRPH	Decreto nº 6.057 de 23/08/86 Decreto nº 6.598 de 29/04/87 Decreto nº 14.750 de 25/04/96

<sup>164</sup> Foram consultadas as páginas virtuais dos três institutos, o livro *Guia do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2008*, e a publicação *Guia das APACs: SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo)*; Entorno do Mosteiro de São Bento.

<sup>165</sup> Constam na listagem os seguintes bens: Três casas com porão, situadas na Rua Farnese, números 45, 49 e 51, Santo Cristo; Galpões da Estrada de Ferro Central do Brasil, Santo Cristo; Trapiche na Rua Santo Cristo, 152, Santo Cristo; Oratório do Morro da Providência, Saúde; Igreja de São Pedro, na Rua Cardoso Marinho, 59, Santo Cristo; Hospital de Nossa Senhora da Saúde e a Igreja de Santo Cristo dos Milagres, no Morro da Gamboa; Prédio do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores Urbanos de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, Rua Camerino, 66, Centro; Moinho Fluminense, Rua Sacadura Cabral, 290 – Gamboa; Solar - Rua Barão de São Félix, 94 – Centro; Escadaria - Localizada na Rua Costa Barros, entre a Rua Rosa Saião e Travessa Ladeira do Livramento – Gamboa; Sobrado - Rua Senador Pompeu, 32 – Centro; Fundação Manoel Lino Costa - Rua Sacadura Cabral, 145 – Saúde; Edifício Residencial/Comercial - Rua Barão da Gamboa, 164 a 184 -Santo Cristo; Cortiço - Rua Costa Ferreira, 70 – Centro; Edificação residencial, cortiço e comercial - Rua Senador Pompeu, 34 –Centro; Cortiço - Rua Senador Pompeu, 43 – Centro; Cortiço - Rua Senador Pompeu, 51 – Centro; Vila Operária da Gamboa - Rua Barão da Gamboa, 150 (ap. 101, 201), 152 (ap. 102, 202), 154 (ap. 103, 203), 156 (ap. 104, 204), 158 (ap. 105, 205), 160 (ap. 106, 206), Santo Cristo, I RA; Vila - Avenida Caruso - Rua Barão de São Félix, 97 - Centro I RA; Vila - Rua Marquês de Sapucaí, 14 - Santo Cristo I RA; Uma pintura de autoria de Manoel Araújo Rodrigues, localizada no Café e Bar Príncipe Pompeu. - Rua Senador Pompeu, 34 – Centro; Três pinturas de autoria de Amaro Anacleto Gonçalves Ribeiro, localizadas no Bar Tapajós - Rua Propósito, 6 – Gamboa; Três pinturas de Nilton Bravo, localizadas no Café e Bar Sulista - Praça Coronel Assunção, 357-A - Gamboa, I RA; Duas pinturas de autoria de Nilton Bravo e Nilton Bravo Filho, localizadas no Café e Bar Minerva - Rua Camerino, 165 - Gamboa, I RA.

<b>Escola Municipal República da Colômbia</b>	Rua Camerino, 51 – Centro	IRPH	Decreto nº 9.414 de 21/06/90
<b>Escola Municipal Rivadávia Correia</b>	Av. Presidente Vargas, 1314 – Centro	IRPH	Decreto nº 9.414 de 21/06/90
<b>Imóvel Distribuidora de Filmes S.A. – Embrafilme</b>	Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro	IRPH	Lei nº 1.578 de 10/07/90
<b>Estação D. Pedro II</b>	Praça Cristiano Ottoni – Centro	IRPH	Decreto nº 14.741 de 22/04/96
		IPHAN	Processo nº 1285-T-89
<b>Sede de “O Cruzeiro”</b>	Rua do Livramento, 189	IRPH	Lei nº 2.677 de 1998.
<b>Edifício A Noite<sup>166</sup></b>	Praça Mauá, 07 – Centro	IRPH	Decreto Nº 18.995 de 05/10/00
		IPHAN	Processo nº 1648-T-12
<b>Bens localizados na Zona Portuária<sup>167</sup></b>	Diversos	IRPH	Decreto: Nº 19.002 de 05/10/00 Decreto: Nº 41.561 de 14/04/16 (altera o decreto nº 19.002) Decreto 40.559 de 26/08/2015
<b>Conjunto de peças de arte de ferro fundido<sup>168</sup></b>	Diversos	IRPH	Decreto: nº 19.011 de 05/10/2000

<sup>166</sup> O decreto que estabelece o tombamento do edifício inclui outros bens reconhecidos como “Obras de arte da engenharia”.

<sup>167</sup> Por esse decreto foram tombados os bens portuários como armazéns e guindastes, um galpão na Rodrigues Alves que abrigou a Companhia Nacional de Navegação Costeira o palacete D. Joao VI, a antiga sede do Touring Club, onde está instalada a estação marítima, os galpões ferroviários da Gamboa, e o chafariz *A fonte da criança*, localizado na praça Santo Cristo. Ver: FAJARDO, 2014.

<sup>168</sup> O decreto inclui, no total, 20 bens entre estátuas, chafarizes e portas, localizados nos bairros de Santo Cristo, Saúde, Gamboa e Centro. Na rua Sacadura Cabral são duas estátuas.



<b>Pinturas e escritos de autoria de José Datarino, o Profeta Gentileza</b>	Viaduto do Caju – Caju	IRPH	Decreto Nº 19.188 de 27/11/00
<b>Imóvel</b>	Rua Visconde de Inhaúma, 64 – Centro	IRPH	Decreto Nº 20.200 de 09/07/2001
<b>Imóvel</b>	Av. Rio Branco, 19 – Centro	IRPH	Decreto 24.420 de 21/07/2004
<b>Albergue da Boa Vontade</b>	Praça da Harmonia – Gamboa	IRPH	Decreto nº 26.712 de 11/07/06 <sup>169</sup>
<b>Imóvel</b>	Rua Equador, 476 – Santo Cristo	IRPH	Decreto nº 27.501 de 22/12/06
<b>Painéis localizados no edifício sede do Banco Boa Vista<sup>170</sup></b>	Praça Pio X, 118 – Centro	IRPH	Decreto nº 27.651 de 06/03/07
<b>Antiga residência de Machado de Assis</b>	Rua dos Andradas, 147 – Centro	IRPH	Decreto nº 29.903 de 26/09/2008
<b>Paisagismo para o edifício sede da empresa Xerox do Brasil</b>	Av. Rodrigues Alves, 261 – Gamboa	IRPH	Decreto n.º 30.936, de 04/08/2009 <sup>171</sup>
<b>Paisagismo para o Centro Cultural Banco do Brasil</b>	Rua Primeiro de Março, 66 – Centro	IRPH	
<b>Fábrica de chocolates Bhering</b>	Rua Orestes, 28 – Santo Cristo	IRPH	Decreto nº 36.016 de 30/07/2012
<b>Guindastes dos armazéns do Cais da Gamboa</b>	Cais do porto do Rio de Janeiro	IRPH	Decreto nº 41.037 de 01/12/2015
<b>Cais do Valongo e da Imperatriz</b>	Praça do Jornal do Comércio	IRPH	Patrimônio Cultural sem tombamento ou registro (2013).
		UNESCO	Patrimônio Cultural da

<sup>169</sup>O edifício foi tombado junto a outros exemplares da arquitetura moderna no Rio de Janeiro.

<sup>170</sup>No total, foram tombados 24 painéis de Paulo Werneck.

<sup>171</sup>Ao todo são 84 bens (paisagismo e painéis) tombados como parte da obra de Roberto Burle Marx.

			Humanidade (2017).
<b>Antiga estação e cocheira da Linha de Carris e Villa Guarany</b>	Rua Pedro Alves, 210 – Santo Cristo	INEPAC	Processo E-03/300.485/65, Dec."E"1270/66 e Dec. 19.002/2000
<b>Palácio Duque de Caxias, antigo Ministério da Guerra</b>	Praça Duque de Caxias – Centro	INEPAC	Processo E-18/001.539/98 <sup>172</sup>
<b>Prédio da Alfândega</b>	Av. Rodrigues Alves, 81 – Centro	INEPAC	
<b>Prédio da Superintendência Regional da Polícia Federal, antiga imprensa Nacional</b>	Av. Rodrigues Alves, 01 – Centro	INEPAC	
<b>Banco Central, Antiga Caixa de Amortização</b>	Av. Rio Branco, 30 - Centro	IPHAN	Processo nº 860/1972
<b>Antigo prédio da Cia. Docas de Santos, sede da 6ª Superintendência Regional do IPHAN</b>	Av. Rio Branco, 44/46	INEPAC	E-18/001.919/2005 <sup>173</sup>
		IPHAN	Processo nº 976/1978
<b>Reservatório do Livramento</b>	Ladeira do Barroso, 202 – Gamboa	INEPAC	E-18/001.542/98 <sup>174</sup>

<sup>172</sup> O processo resultou no tombamento de bens identificados como parte da “Arquitetura do Estado Novo”. Foram selecionados edifícios que serviram como sede de companhias ou ministérios federais, identificados como marcos do “momento da construção do Brasil como nação moderna”. Disponível em: <[http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/239](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/239)>. Acesso em: 18 fev. 2018.

<sup>173</sup> Tombaram-se sete edifícios mais o obelisco na Av. Rio Branco em comemoração ao centenário da construção da Avenida Central. Entre os edifícios, não identificados na tabela, estão a Biblioteca Nacional, o Museu Nacional de Belas Artes e outros.

<sup>174</sup> Outros 24 bens e equipamentos foram tombados no Rio de Janeiro e em Niterói, identificados como mostra do processo de implantação do sistema de captação, armazenamento, tratamento e distribuição de água, bem como “espelho da própria história da metrópole carioca”, refletindo a história da formação da “metrópole carioca”. Disponível em: <[http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/241](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/241)>. Acesso em: 18 fev. 2018

<b>Reservatório do Morro do Pinto</b>	Rua Monte Alverne, 40 – Gamboa	INEPAC	
<b>Cemitério dos Ingleses</b>	Rua da Gamboa, 181 – Gamboa	INEPAC	E-18/300.627/84
<b>Antiga fábrica de Gás</b>	Av. Presidente Vargas, 2610 – Cidade Nova	INEPAC	E-03/005.115/79
<b>Pedra do Sal</b>	Rua Argemiro Bulcão – Saúde	INEPAC	E-18/300.048/84
<b>Casa</b>	Ladeira do Morro do Valongo, 21	IPHAN	Processo nº 10/1938
<b>Igreja de Santa Rita</b>	Largo de Santa Rita – Centro	IPHAN	Processo nº 0016-T-38
<b>Igreja São Francisco da Prainha</b>	Rua Sacadura Cabral, 75 – Saúde	IPHAN	Processo nº 22/1938
<b>Igreja de Nossa Senhora da Saúde</b>	Gamboa	IPHAN	Processo nº 36/1938
<b>Jardim e Morro do Valongo</b>	Rua Camerino, Centro	IPHAN	Processo nº 99/1938
<b>Antiga Alfândega e antiga Praça do Comércio – Casa França-Brasil</b>	Rua Visconde de Itaboraí, 78 – Centro <sup>175</sup>	IPHAN	Processo nº 101/1938
<b>Fortaleza da Conceição e Palácio Episcopal</b>	Rua Maj. Daemon, 81	IPHAN	Processo nº 0155-T-38 e 0101-T-38 <sup>176</sup>
<b>Palácio Itamaraty</b>	Av. Mal. Floriano, 196 – Centro	IPHAN	Processo nº 0158-T-38
<b>Casa</b>	Rua Mayrink Veiga, 09 – Centro	IPHAN	Processo nº 0853-T-72
<b>Colégio Pedro II</b>	Av. Mal. Floriano, 68-80 – Centro	IPHAN	Processo nº 1031-T-80

<sup>175</sup> Fiz a opção por inserir a Casa França-Brasil pelo fato de que, a partir do cruzamento da localização do bem com os limites do Porto Maravilha, é possível identificar que, de fato, a Casa não está incluída na área, mas faz frente com o contorno da área de abrangência do projeto.

<sup>176</sup> O processo inclui outras fortalezas da cidade.

<b>Prédio da Light</b>	Av. Marechal Floriano, 168 – Centro	IPHAN	Processo nº 1146-T-85 <sup>177</sup>
<b>Docas D. Pedro II</b>	Av. Barão de Tafé, 75 - Saúde	IPHAN	Processo nº 1661/2012 (sem registro)
<b>Mosteiro e Igreja de São Bento e seu acervo</b>	Morro de São Bento	IPHAN	Processo nº 0009-T-38
<b>Jardim e Morro do Valongo (e outros bens)<sup>178</sup></b>	R. Camerino – Centro	IPHAN	Processo nº 0099-T-38

<sup>177</sup> A publicação do IRPH *Guia das APACs* indica de forma errada o número do processo. Nela consta o número 0853-T-72, o mesmo da casa à rua Mayrink Veiga, n. 9.

<sup>178</sup> Foram tombados, também, o Arco do Teles no Beco do Comércio, o Chafariz das Saracuras, os “Morros do Distrito Federal”, alguns bens do Passeio Público, as Praias de Paquetá, a residência onde nasceu o Barão do Rio Branco na rua Vinte de Abril, e a Quinta da Boa Vista, antiga residência da família real.

**Tabela 3** –Projetos e programas de intervenção urbana que incidiram sobre a região portuária do Rio de Janeiro.<sup>179</sup>

<b>Nome</b>	<b>Ano</b>	<b>Especificações</b>	<b>Propositor</b>
<b>Área de Proteção Ambiental (APA) Morro da Conceição, Providência e do Pinto.</b>	1978	Política de preservação do ambiente natural e construído criada pelo decreto 7.612/88.	PMRJ
<b>Projeto SAGAS<sup>180</sup></b>	1983-1988	A princípio Área de Proteção Ambiental – APA (lei 971 de 1987) e posteriormente Área de Proteção do Ambiente Cultural – APAC (decreto 7351 de 1988). Propõe a preservação do conjunto urbano (“(...) bens imóveis – (...) - passeios, ruas, pavimentações, praças, usos e atividades (...)” (IRPH, 2012, p. 01)) considerando a construção e preservação de identidades próprias a cada área urbana. Nesse sentido, estabeleceu a preservação e o tombamento de inúmeras edificações.	PMRJ e IRPH.
<b>Programa Favela-bairro</b>	1994	De acordo com informações colhidas no site da prefeitura, a principal ação do programa é “integrar a favela à cidade”, por meio de obras de infraestrutura e urbanização, bem como a aplicação de programas de controle da expansão das ocupações. Na região portuária, somente o Morro da Providência foi incluído no projeto. Em sua aplicação, o programa conta com financiamento do Banco Interamericano de	SMH-PMRJ

<sup>179</sup> A referência básica para a elaboração dessa tabela foi o trabalho de Roberta S. Guimarães, *A utopia da Pequena África*.

<sup>180</sup> As informações sobre o SAGAS e a APA dos morros foram recolhidas da publicação *Guia das APACs*, elaborada pelo IRPH (PMRJ) no ano de 2012. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4172403/guia01.compressed.pdf>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

		Desenvolvimento (BID).	
<b>Cidade Oceânica – Centro Internacional da Água e do Mar</b>	1994	De acordo com Clarissa da Costa Moreira, “Seu objetivo era criar um pólo de animação cultural e de intercâmbios no Porto, prevendo a construção de centros comerciais, de serviço e de convenções.” (MOREIRA, 2004, p. 99).	PMRJ
<b>Projeto Habitacional da Saúde</b>	1996-2001	A princípio chamado Projeto Oportunidades Habitacionais, com estudos elaborados entre os anos de 1993e 1994 pela CoOperaAtiva - Cooperativa dos Profissionais do Habitat. Propunha, nesse momento, o levantamento de propriedades particulares para aproveitamento habitacional. Resultou no Projeto Habitacional da Saúde, desenvolvido pelo escritório Invento Espaços e financiado pela CEF. A área utilizada era de propriedade do Rotary e foi destinada a funcionário públicos municipais com rendimento na faixa de dez salários mínimos. (MOREIRA, 2004, pp.99-100)	PMRJ
<b>Programa de Reabilitação de Cortiços</b>	1996-1998	Parte do Programa Novas Alternativas que visa a reabilitação de imóveis para uso residencial.	PMRJ
<b>Projeto Enseada da Gamboa</b>	1997	Visou a ocupação do Pátio Ferroviário da Marítima por um novo bairro com uma “malha urbana formada de quadras fechadas com praças internas, semifechadas ou com blocos isolados e com uma praça central” (MOREIRA, 2004, p. 102).	PMRJ
<b>Projeto de Reabilitação do Morro da Conceição</b>	1998-2000	Buscou requalificar o espaço público revisando leis urbanísticas e de proteção, visando otimizar o aproveitamento turístico e favorecendo os usos diferenciados. Contou com o apoio do Consulado Francês e Ministérios dos	IPP (PMRJ)

		Transporte, Habitação e Cultura da França.	
<b>Programa de Revitalização de Sítios Históricos</b>	2000	Propôs a revitalização “através de investimentos em habitação, infra-estrutura urbana, atividades comerciais, culturais e de serviços, equipamentos comunitários, geração de trabalho e renda e educação patrimonial (...)”. <sup>181</sup>	CEF
<b>Plano Porto do Rio</b>	2001	Versão mais próxima do projeto Porto Maravilha. Propunha o aumento dos usos na área formada pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Cajú. Visava o aumento dos fluxos na região, bem como o incentivo ao desenvolvimento do comércio e de serviços, respeitando o patrimônio cultural tombado.	IPP, SMU (PMRJ)
<b>Área de Entorno do Mosteiro de São Bento</b>	2004	Preservação e tombamento de bens no entorno do Mosteiro de São Bento.	PMRJ e IRPH

<sup>181</sup> Disponível em:

<[http://www1.caixa.gov.br/gov/gov\\_social/municipal/programa\\_des\\_urbano/programa\\_des\\_urbano/infra\\_estrutura\\_setor\\_publico/prsh/saiba\\_mais.asp](http://www1.caixa.gov.br/gov/gov_social/municipal/programa_des_urbano/programa_des_urbano/infra_estrutura_setor_publico/prsh/saiba_mais.asp)>. Acesso em: 18 fev. 2018.

## **Glossário de termos técnicos, jurídicos e urbanísticos**

### **1. Área de Especial Interesse**

1) Definida no plano diretor da cidade do Rio de Janeiro como instrumento de gestão do espaço urbano, visando legislar sobre o uso e ocupação do solo no município. 2) Teve como objetivo a delimitação de áreas na cidade que estariam, a partir de sua vigência, fora do regime estabelecido pelo próprio plano diretor, possibilitando a aplicação nessas áreas de regulamentos específicos. 3) No artigo 70 do Plano Diretor, ficou definido que as AE podem ser permanentes ou transitórias, reconhecidas pela delimitação de espaços da cidade que podem se sobrepor a outras zonas. Em tais áreas, o regime urbanístico, ou seja, as leis e demais regulamentos urbanos, é específico, não estando subordinado à lei anterior. Aponta-se, ainda, a prevalência da legislação estabelecida pela AEI sobre as demais existentes. 4) Também na lei, foram estabelecidos sete tipos de AEI: AEI Urbanístico: “aquela destinada a projetos específicos de estruturação ou reestruturação, renovação e revitalização urbana”; AEI Social: destinadas a projetos de habitação social que atendam famílias com renda de até seis salários mínimos, tolerando uso comercial. São divididas em AEIS 1, englobando favelas e loteamentos irregulares ou conjuntos habitacionais desenvolvidos pelo poder público que estejam em estado de degradação, e AEIS 2, englobando imóveis identificados como “não edificadas, não utilizados e subutilizados”; AEI Ambiental: busca a criação de áreas de proteção ambiental e serve como referência para a criação de Unidades de Conservação ou Áreas de Proteção do Ambiente Cultural; AEI Turístico: áreas com potencial turístico que podem demandar regulação e controle dos usos, atividades e investimentos; AEI Funcional: envolve áreas em que sejam prestados serviços públicos que exigem regulamentação urbanística específica; AEI Agrícola: são as áreas destinadas às atividades agropecuárias ou que sejam impróprias para a ocupação, ou, destinadas à manutenção ambiental, ou, ainda, recuperáveis para o uso agrícola; AEI Cultural: reconhecidas como fundamentais para a conservação, reprodução e perpetuação dos “modos de vida e cultura carioca” e de suas manifestações culturais. 5) Em todos os casos, os limites das AEIs reconhecidas por lei específica sobrepõem-se às divisões administrativas já existentes e permite a aplicação de novas dinâmicas de ocupação do solo e circulação de bens, capitais e pessoas na cidade.

Fonte: Lei Complementar n.º 111/2011.



## **2. Certificados de Potencial Adicional de Construção**

1) Títulos negociados de forma livre no mercado financeiro, ou seja, papéis que podem ser adquiridos em leilões do mercado financeiro, normalmente em bolsas de valor. Estão submetidos à regulação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) responsável pela fiscalização do mercado de valores mobiliários, ou documentos, que são emitidos por empresas e outras entidades, atrelados a um valor de compra e venda. 2) Utilizados pela primeira vez em São Paulo, durante a gestão de Paulo Maluf como parte da Operação Faria Lima (FIX, 2007). Naquele momento a ideia não foi posta em prática devido à falta de entendimento sobre a possibilidade ou não de atuação do poder municipal como emissor de títulos financeiros. 3) Com o Estatuto da Cidade, todavia, o imbróglgio foi resolvido e os CEPACs tornaram-se moeda corrente nas operações urbanas, sendo utilizados no Porto Maravilha como forma de financiamento das obras. 4) Seu mecanismo de funcionamento está atrelado à “desvinculação (...) entre a compra do potencial construtivo e a posse do lote” (FERREIRA; FIX, 2001). Ou seja, a propriedade sobre o lote não garante a propriedade sobre o direito de construção. 5) Os CEPACs são regulamentados por lei específica que determina o potencial construtivo de cada lote e a quantidade de títulos referentes, bem como seus valores. 6) No Rio de Janeiro, a LC 101/2009, em seu artigo 36 identifica dos títulos como “contrapartida onerosa do potencial adicional de construção”. Ao mesmo tempo, determinou a quantidade e o valor dos CEPACs a serem emitidos. Constituiu-se, então, estoque de potencial construtivo adicional na ordem de pouco mais de quatro milhões de metros quadrados. Considerando a conversão do potencial em certificados, chega-se ao número de 6.436.722 CEPACs. Cada título teve seu valor mínimo de emissão estabelecido em R\$ 400,00 o que resultou no montante de R\$ 2.574.688.800,00 (dois bilhões quinhentos e setenta e quatro milhões seiscentos e oitenta e oito mil e oitocentos reais). 7) Como parte da estratégia de estabilização do Porto Maravilha, todo o volume de CEPACs emitido pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro foi comprado pela Caixa Econômica Federal.

Fonte: Estatuto da Cidade; Lei Complementar 101/2009.

## **3. Equipamentos urbanos**

1) São os equipamentos públicos em área urbana. 2) Consideram-se equipamentos as instalações e demais itens necessários para a realização de dada atividade. 3) Equipamentos públicos são aqueles que estão disponíveis à população, ou são utilizados para a realização de serviços públicos. 4) De acordo com a lei federal n.º 6.766 de 1979, são equipamentos

públicos urbanos aqueles relacionados ao abastecimento de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de água de chuvas e de cursos d'água, rede telefônica e gás encanado. **5)** Até 2015 vigorou a norma NBR 9284 de 1986, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que definia equipamento urbano como os bens públicos e dotados de utilidade pública que suportam a prestação de serviços relevantes à cidade e que são implementados por meio de autorização do poder público, sendo encontrados em espaços privados ou públicos.

Fontes: Lei n.º 6.766 de 1979; norma NBR 9284 de 1986 (cancelada).

#### **4. Estatuto da Cidade**

**1)** Lei federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. **2)** Sua promulgação, em 2001, veio após intenso debate sobre a institucionalização da política urbana no país. **3)** Versa sobre o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, bem como sobre a gestão democrática e o direito à cidade. **3)** É dividido em cinco capítulos, dois com diretrizes e disposições gerais, um sobre os instrumentos da política urbana, um sobre o plano diretor e um sobre a gestão democrática da cidade. **4)** Em seu segundo capítulo, que identifica os instrumentos da política urbana, são instituídos seis instrumentos gerais envolvendo o planejamento nos níveis federal, estadual, metropolitano e municipal, leis e estudos sobre impacto ambiental. Outras seções do capítulo dispõem sobre parcelamento e edificação, IPTU progressivo, desapropriação, usucapião, outorga onerosa e operação urbana. **5)** O capítulo terceiro é destinado à institucionalização dos planos diretores. **6)** O capítulo quarto dispõem sobre a gestão democrática da cidade, propondo a implantação de quatro instrumentos: órgãos colegiados, audiências e debates públicos, conferências e incentivo à iniciativa popular. **7)** Pode ser compreendido como conciliador de interesses contraditórios no que diz respeito à política urbana e como instrumento jurídico que reposicionou o Estado, retirando dele suas atribuições enquanto agente responsável pelo combate à desigualdade (MASSONETTO, 2003). **7)** Critica-se, também, a pouca clareza com que o Estatuto foi redigido, deixando em aberto a definição de conceitos chaves para sua compreensão (VILLAÇA, 2012).

Fonte: Lei federal n.º 10.257/2001.

## 5. Gentrificação

1) “Conceito incômodo”, como identificou Silvana Rubino (2004), descreve os processos de mudanças ocorridas no espaço e na sociedade em determinados contextos urbanos. 2) É identificado como *antimoderno* (RUBINO, 2004, p. 288). 3) Muitas vezes, é preterido em favor da palavra *revitalização* ou *enobrecimento*. 4) Rogerio Proença Leite (2007), identifica três palavras que expressam a mesma ideia: *enobrecimento*, tradução utilizada por Rubino e Soares (2000); *gentrificação*, empregada na tradução do trabalho de David Harvey; e *gentrification*, sem tradução. O autor reconhece que a melhor adequação da palavra seria *enobrecimento*, mas, afirma, que o processo de estratificação social no Brasil está associado mais à renda do que a “um sistema de *status*”, que seria própria da classe nobre. 5) É associado ao aumento e concentração de investimentos públicos e privados em determinadas áreas da cidade (LEITE, 2007), consoante com momentos de mudança no perfil socioeconômica de ocupação de bairros ou regiões.

Fontes: HARVEY, 2001; RUBINO, 2004; LEITE, 2007.

## 6. Lei Complementar

1) É a lei que regula assunto específico, suprindo lacuna existente em lei anterior. 2) Normalmente, sua proposição está previamente identificada em lei ordinária – aquela existente anteriormente. 3) É prerrogativa do poder legislativo federal, estadual ou municipal a elaboração de lei complementar. No caso do poder federal, sua elaboração ocorre quando estiver prevista na Constituição Federal. 4) No Rio de Janeiro a Lei Complementar n.º 101 de 2009 deu origem à Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e estabeleceu, simultaneamente, a criação da Área de Especial Interesse Urbanístico que englobou partes do Centro e dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, São Cristóvão e Caju.

Fonte: Portal da Legislação, disponível em: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao>. Lei Complementar n.º 101 de 2009.

## 7. Instrumento

1) Aquilo que se utiliza para alcançar determinado objetivo. 2) No âmbito legislativo: lei ou conjunto de leis que versam sobre determinado assunto, regulando sua aplicação, e que devem ter suas disposições respeitadas.

Fonte: Aulete Digital.

## **8. Operação Urbana Consorciada**

1) Incorporada ao repertório legislativo brasileiro em 2001, por meio da promulgação do Estatuto da Cidade, representa, institucionalmente, o mecanismo pelo qual o poder público desenvolve projetos de intervenção urbana em áreas consolidadas. 2) No texto do Estatuto, as OUC são definidas como “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal” envolvendo a atuação de sujeitos diversos como proprietários, moradores, usuários e investidores, que buscam promover “transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental” (Estatuto da Cidade, 2001). 3) No Rio de Janeiro foi criada por meio da lei complementar n.º 101 de 2009, sendo chamada de Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, chamada de Porto Maravilha. 4) Para sua aplicação foi criada a Área de Especial Interesse Urbanístico que engloba partes das Regiões Administrativas I, II, III e VII, correspondendo aos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e partes de São Cristóvão e Caju. 5) Foi apontado como finalidade do Porto Maravilha a “reestruturação urbana da AEIU, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público” localizados na região portuária do Rio de Janeiro, buscando melhorar a “qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região” (Lei complementar n.º 101/2009). 6) Chamadas de “fórmula mágica” (FIX, 2004), as operações urbanas são identificadas como instrumento que permite a fragmentação da cidade e, ao mesmo tempo, a aplicação em grande escala de recursos financeiros em áreas selecionadas, em detrimento de outras partes da cidade.

Fontes: Estatuto da Cidade; Lei complementar n.º 101 de 2009.

## **9. Outorga onerosa**

1) Identificada no Estatuto da Cidade como “contrapartida a ser prestada pelo beneficiário” que optar pela construção acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado em determinada área da cidade, e expresso no plano diretor e legislação específica. 2) O coeficiente de aproveitamento básico é um valor calculado pela relação entre área do terreno e área edificável. Seu valor é estabelecido por lei, podendo ser único para a toda a cidade, ou variável. De forma simplificada, o coeficiente identifica a metragem quadrada máxima que um edifício pode ter. 3) A contrapartida em caso de excedente, normalmente, é convertida em

obras de infraestrutura e melhoria dos entornos das obras. **4)** Há o reconhecimento de que em áreas mais desenvolvidas das cidades as outorgas onerosas são mais numerosas, devido à maior demanda de aproveitamento por parte do mercado imobiliário. Tal característica, na leitura de Massonetto (2003), permite identificar o instrumento como progressista de redistribuição de capital pela cidade. Todavia, as aplicações das contrapartidas geralmente ficam limitadas ao entorno das obras, inviabilizando a redistribuição. Com a criação das Operações Urbanas a redistribuição fica ainda mais limitada, posto que restrita às suas respectivas áreas de abrangência.

Fontes: Estatuto da Cidade.

## **10. Planejamento urbano**

**1)** Conjunto de projetos e políticas desenvolvidas a fim de criar e gerir o espaço urbano. **2)** Historicamente remete aos primeiros projetos de ordenamento e expansão de centros urbanos. **3)** É parte do esforço regulatório do Estado, estabelecendo, no âmbito legal, uma cidade inexistente (ROLNIK, 1997). **4)** Pode envolver questões relacionadas à habitação, aos transportes e à preservação ambiental.

## **11. Plano diretor**

**1)** Identificado como “(...) instrumento básico da política urbana de desenvolvimento e expansão” pelo Estatuto da Cidade (lei nº 10.257, cap. III, art. 40), é obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes. **2)** Seu desenvolvimento é de responsabilidade do poder público municipal e deve ser elaborado em constante diálogo com a população das cidades por meio da realização de audiências públicas e da divulgação dos documentos referentes à lei. **3)** Após sua promulgação deve ser revisada, pelo menos, a cada dez anos para que seja atualizado. **4)** No Rio de Janeiro, o Plano Diretor é identificado como Lei Complementar n.º 111 de 1º de fevereiro de 2011, correspondendo à versão revisada da lei promulgada em 2001 (lei complementar n.º 25). Em sua versão mais recente (2011) é definido como “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” constituindo o processo de planejamento do Rio de Janeiro, visando orientar aquilo que deve ser realizado tanto por agente públicos quanto por agentes privados”.

Fontes: Lei federal n.º 10.257/2001; Lei Complementar n.º 25/2001; Lei Complementar n.º 111/2011.

## **11. Região Administrativa**

1) Diz sobre área submetida à autoridade da Administração Regional. 2) A Administração Regional, de acordo com a Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro (2010), é “o órgão de representação do Prefeito” e do poder executivo em suas áreas de abrangência. 3) Ao todo são 23 regiões administrativas, sendo que quatro delas estão envolvidas no Porto Maravilha:

I – R.A. Portuária. Área de abrangência: Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Caju;

II – R.A. Centro. Área de abrangência: Centro;

III – R.A. Rio Comprido. Área de abrangência: Catumbi, Estácio, Cidade Nova e Rio Comprido;

VII – R.A. São Cristóvão. Área de abrangência: Benfica, Mangueira, São Cristóvão e Barreira do Vasco.

Fontes: PMRJ; Lei orgânica do Rio de Janeiro (2010); Lei Complementar n.º 101/2009.

## Mapas do Rio de Janeiro

Nas próximas páginas o leitor terá a sua disposição três mapas da cidade do Rio de Janeiro, elaborados entre os séculos XVIII e XX, e uma série de imagens de satélite, feitas já no século XXI. Os três mapas foram utilizados nos capítulos da dissertação, em versões recortadas que destacavam a região portuária da cidade. Agora, eles são apresentados em sua totalidade e organizados cronologicamente, permitindo a construção da percepção sobre a evolução da forma da cidade. Outras representações da cidade podem ser encontradas na plataforma ImagineRio, organizada pela *School of Humanities* da *Rice University*, que permitem observar a mudança na geografia da cidade desde 1500 até 2018.<sup>182</sup>

---

<sup>182</sup> Disponível em: <[www.imagnerio.org](http://www.imagnerio.org)>. Acesso em 13 fev. 2018.

## 1. Século XVIII

PLANTA da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. [S.l.: s.n.], Entre 1758 e 1760. 1 mapa ms., desenho a nanquim, 48 x 63,5cm. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart309972/cart309972.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309972/cart309972.html)>. Acesso em: 3 fev. 2018.





## 2. Século XIX

PLANTA do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Lithoga. de Steinmann, 1831. 1 planta, litografia, aquarelada, col., 35,8 x 47cm. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart326112/cart326112.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart326112/cart326112.htm)>. Acesso em: 7 fev. 2018.



### 3. Século XX

MATOS, Francisco Jaguaribe Gomes de. **Planta da cidade do Rio de Janeiro:** obedecendo à divisão da cidade em Districtos Municipaes organisada e desenhada por Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos. São Paulo; Rio de Janeiro: Comp. Lith. Hartann Reichenbach, 1910. 1 mapa, col., 100 x 139cm. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart174229/cart174229.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart174229/cart174229.html)>. Acesso em: 13 fev. 2018.<sup>183</sup>



<sup>183</sup> Há uma versão com qualidade melhor disponível para download em: <[https://www.raremaps.com/gallery/archivedetail/35460mp/Planta\\_Da\\_Cidade\\_Do\\_Rio\\_De\\_Janeiro\\_Obedecendo\\_a\\_Divisao\\_Da\\_Cidade\\_em/Gomes%20de%20Mattos.html](https://www.raremaps.com/gallery/archivedetail/35460mp/Planta_Da_Cidade_Do_Rio_De_Janeiro_Obedecendo_a_Divisao_Da_Cidade_em/Gomes%20de%20Mattos.html)>. Acesso em: 13 fev. 2018.

#### 4. Século XXI

Fotografia de satélite mostrando o centro do Rio de Janeiro (direita), região portuária (centro), parte da Cidade Nova (centro-inferior) e dos bairros de São Cristóvão e Caju (esquerda). Disponível em: <[www.imagnerio.org](http://www.imagnerio.org)>. Acesso em 13 fev. 2018.



## **Projetos de alinhamento (PA)**

## 1. PA 4375

*Projeto da Avenida Perimetral e adjacências – Reloteamento de quadras do centro, 1946.*



Fonte: SMU/PMRJ.<sup>184</sup>

<sup>184</sup>Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>.

## 2. PA 5042

*Ligação das Avenidas Norte-Sul e Brasil através da zona portuária, 1949.*



Fonte: SMU/PMRJ.<sup>185</sup>

## 3. PA 5177

*Ligação das avenidas Norte-Sul e Brasil através da zona portuária, 1949.*



Fonte: SMU/PMRJ.<sup>186</sup>

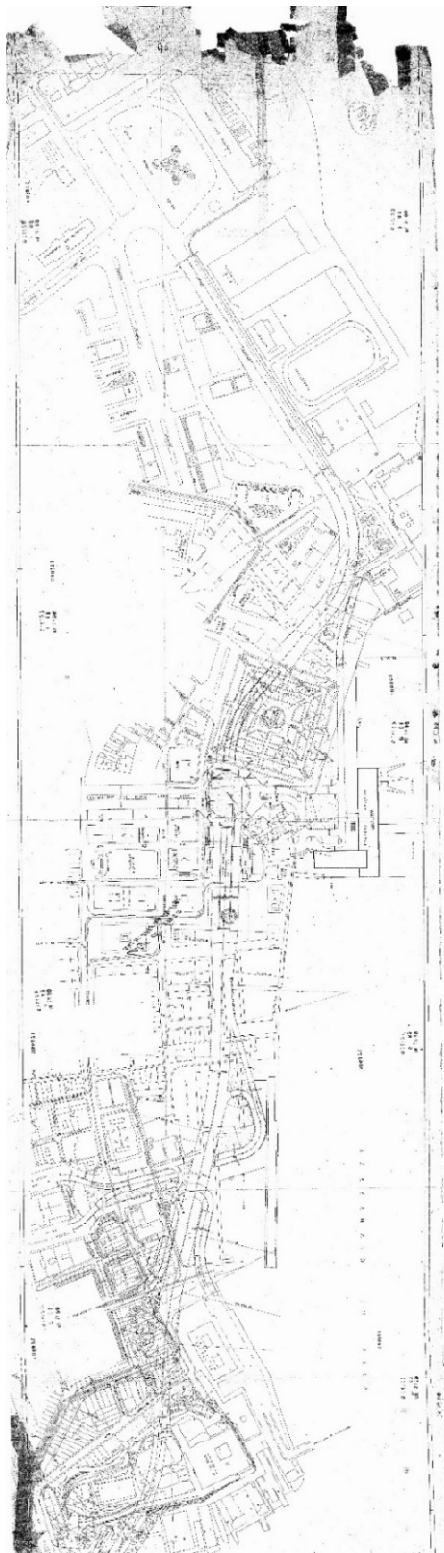
## 4. PA 6489

Sem identificação.

---

<sup>185</sup>Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>.

<sup>186</sup>Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>.



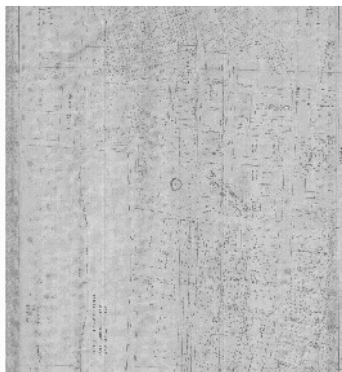
Fonte: SMU/PMRJ.<sup>187</sup>

5. PA 6639

*Projeto da Av. Perimetral, 1955.*

---

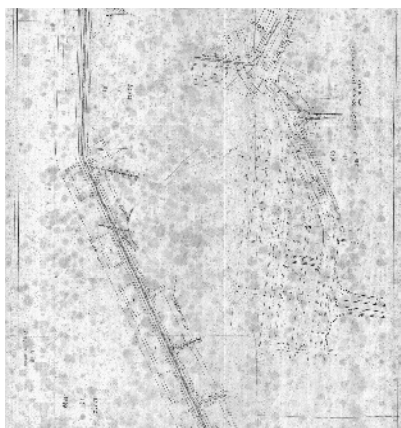
<sup>187</sup> Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>.



Fonte: SMU/PMRJ.<sup>188</sup>

## 6. PA 6640

*Projeto de um elevador ao longo da Av. Rodrigues Alves, 1955.*



Fonte: SMU/PMRJ.<sup>189</sup>

---

<sup>188</sup> Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>.

<sup>189</sup> Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp>>.