

36º Encontro Anual da Anpocs

GT 07 – Dimensões do urbano: tempos e escalas em composição

Título: A estética da cidade: a construção do Rio de Janeiro pensada a partir do projeto “Porto Maravilha”

Autora: Mayã Martins

O interesse no estudo das intervenções urbanísticas contemporâneas na Região Portuária do Rio de Janeiro advém dos recentes enfoques midiáticos e das gestões públicas. A recorrência de representações torna-se mais intensa a partir do final dos anos 2000, em plena efervescência dos debates sobre um novo e ambicioso projeto urbanístico, o “Porto Maravilha”. O objetivo da pesquisa que inspira esta apresentação é o de compreender essas intervenções e os tipos de concepções urbanísticas que as norteiam, sobretudo o papel dos valores estéticos, que se mostraram em evidência.

A Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro está, pelas classificações da prefeitura, localizada na Área de Planejamento Centro, a AP 1¹, e é composta pelos bairros Caju, Santo Cristo, Saúde e Gamboa, com um total, segundo os dados censitários de 2010, de 17.368 domicílios e 48.664 de população residente distribuídos em uma área territorial de 8,4 quilômetros quadrados². A Região Portuária não é, certamente, a mesma através dos tempos.

¹ Informações sobre as áreas de planejamento da cidade do Rio de Janeiro estão no documento elaborado pela prefeitura “Plano Diretor Decenal de 1992: Subsídios para sua revisão – 2005”, Disponível em http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/1653_planodiretor.PDF. Acesso em 14 de maio de 2012.

² Mapas oficiais da cidade do Rio de Janeiro e suas áreas de planejamento, regiões administrativas e bairros estão disponíveis em <http://mapas.rio.rj.gov.br/>. Lista dos bairros e das regiões administrativas alocados na Subprefeitura do Centro e Centro Histórico: <http://www.rio.rj.gov.br/web/scch/exibeConteudo?article-id=95257>. Dados

As divisões administrativas com caráter de coordenação de serviços locais são instauradas para regiões específicas em 1961, por meio do decreto 353, na gestão de Carlos Lacerda. No ano seguinte, 1962, é que toda a parte da cidade, por meio do decreto 898, passa a se situar em uma das divisões administrativas, inicialmente em 19 Regiões Administrativas, RAs (Alem, 2007: 1, 3). Em 1981, com o decreto 3158, em meio às reformulações dos marcos das RAs e oficialização dos limites dos bairros, são criadas as Áreas de Planejamento, APs, a partir dos estudos da Comissão do Plano da Cidade, o COPLAN (Alem, 2007: 1, 2).

A Região Portuária é considerada comumente pela imprensa³ e pelos relatórios do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos⁴ como área degradada cujo imobiliário urbano não foi renovado, favorecendo o aumento dos domicílios vagos e da habitação de população com baixo poder aquisitivo. O perfil dos domicílios da cidade do Rio de Janeiro traçado a partir da análise do Censo de 2000, época em que começaram a ser elaborados os planos recentes de intervenção na Região Portuária, ratifica essa visão de abandono. Segundo Sigaud (2007), a Região Portuária possui a quinta, de 33 regiões administrativas, maior proporção de unidades desocupadas (15%) e a quarta maior proporção de domicílios improvisados (0,8%), ou seja, os que são localizados em unidade não-residencial e não possuem dependências destinadas exclusivamente à moradia. Ademais, figura como a terceira região com maior déficit de crescimento do Censo de 1991 para o de 2000 (- 6,4%) e está na nona posição na lista do rendimento médio *per capita* com o valor de R\$ 329, o que corresponde a menos da metade do rendimento médio *per capita* de toda a cidade, este equivalente a R\$ 754.

populacionais, mapas, imagens e descrições dos limites por rua dos bairros, das regiões administrativas e da cidade do Rio de Janeiro: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/>. Últimos acessos em 18 de julho de 2012.

³ Por exemplo, “Rio 2016: bons ventos que sopram com os Jogos são esperança de tirar do papel planos antigos e revitalizar a Zona Portuária”, publicada em 27 de novembro de 2010 no jornal O Globo e disponível em <http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2010/11/26/rio-2016-bons-ventos-que-sopram-com-os-jogos-sao-esperanca-de-tirar-do-papel-planos-antigos-revitalizar-zona-portuaria-923118456.asp>; “Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio”, publicada em 27 de novembro de 2010 no portal G1 e disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/12/paes-assina-contrato-para-recuperacao-da-zona-portuaria-do-rio.html>. Todas as reportagens foram acessadas por último em 18 de julho de 2012.

⁴ Especialmente no relatório da Macrofunção Habitar o Centro (2003).

Ao final da década de 2000, em junho de 2009, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, com o apoio dos níveis de poder federal e estadual, propõe o projeto⁵ “Porto Maravilha”⁶, na Região Portuária da cidade como prioridade política. A Prefeitura do Rio de Janeiro, coordenadora da proposta, e o Governo do Estado do Rio contam, cada um, com 6 % dos terrenos da região, enquanto o Governo Federal possui a maior parte dos lotes, 62%, proprietário da companhia Docas do Rio, autoridade portuária⁷. O projeto, que iniciou no primeiro semestre de 2012 sua segunda fase, insere-se nas diretrizes do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária, o PORTO DO RIO, que começou a ser desenvolvido em 2001 (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2003).

O projeto “Porto Maravilha” é estabelecido, por meio da Lei Municipal Complementar n° 101/2009⁸, a partir de um consórcio, nomeado Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico (Aeiu) da Região Portuária do Rio de Janeiro. Os limites dos cerca de 5 milhões de metros quadrados de abrangência são delimitados, basicamente, por três grandes avenidas da área central da cidade: a Av. Presidente Vargas, a Av. Rio Branco, a Av. Francisco Bicalho e a Av. Rodrigues Alves, esta a única localizada dentro dos contornos oficiais da Região Portuária⁹. Simultaneamente à lei de criação da operação

⁵ “A partir da década de 1960, as noções de planejamento urbano vêm sendo definidas pela de projeto urbano, com a consequente ênfase em operações pontuais em detrimento da ideia da cidade como um todo e do alcance do processo de intervenção” (Rubino, 2006: 69).

⁶ Projeto “Porto Maravilha”: http://www2.rio.rj.gov.br/smu/compur/pdf/projeto_porto_maravilha.pdf
Versão resumida do projeto para a imprensa: <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/imprensa/pdf/05.pdf>
Endereço eletrônico do projeto: <http://www.portomaravilhario.com.br/>. Acesso dos endereços a partir de 15 de setembro de 2010. Últimos acessos em 26 de junho de 2012.
Boletim informativo: http://www.portomaravilhario.com.br/media/informativo/boletim_do_porto.pdf. Acesso em 8 de junho de 2011.

⁷ Endereço eletrônico: <http://www.portosrio.gov.br/>. Acesso em 23 de março de 2012.

⁸ Lei Municipal Complementar n° 101/2009 foi promulgada em 23 de novembro de 2009 e está disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/b39b005f9fdbe3d8032577220075c7d5?OpenDocument>. Acesso em 12 de junho de 2012.

⁹ Limites detalhados e mapa oficial disponíveis em [http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/b39b005f9fdbe3d8032577220075c7d5/\\$FILE/ANEXO%20I-A.pdf](http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/b39b005f9fdbe3d8032577220075c7d5/$FILE/ANEXO%20I-A.pdf). Acesso em 12 de junho de 2012.

urbana é promulgada a Lei Municipal Complementar n° 102/2009¹⁰, instituidora da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, a CDURP¹¹, gestora da área de especial interesse recém criada, e, por consequência, prestadora de contas à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e participante na Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) de grupo para aprovação de empreendimentos imobiliários. A CDURP é a responsável, numa esfera mais ampla, por articular as conexões entre a prefeitura, demais órgãos públicos, instituições privadas e consórcio Porto Novo¹².

A inspiração para o projeto advém, segundo suas diretrizes, dos planos urbanísticos nas áreas portuárias de São Francisco (EUA), Buenos Aires (Argentina) e, especialmente, Barcelona (Espanha). A abrangência do projeto tem seu foco, basicamente, nas seguintes intervenções: revitalização da Praça Mauá, com construção do Túnel Binário, e urbanização do Píer Mauá; reurbanização do Morro da Conceição e do bairro da Saúde; calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização de eixos viários; implantação do trecho inicial do Binário do Porto; renovação da Igreja do Largo de São Francisco da Prainha, erguida em 1696, e do edifício “A noite”, construído nos anos 1930; demolição dos 4km do viaduto da Perimetral, sobre a Avenida Rodrigues Alves; implantação da Pinacoteca do Rio (renomeado Museu de Arte do Rio, o MAR), do Museu do Amanhã, do Museu de Arte do Rio (MAR), do Museu Olímpico,

¹⁰ Lei Municipal Complementar n° 102/2009 foi promulgada em 23 de novembro de 2009. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/2ed241833abd7a5b8325787100687ecc/e1cdbddd8d118e66032577220075c7dc?OpenDocument>. Acesso em 12 de junho de 2012.

¹¹ Legislação complementar ao desenvolvimento da CDURP: Decreto N.º 33364 de 19 de janeiro de 2011; Decreto n.º 32666 / 2010; Lei Complementar n.º 101 / 2009; Lei Complementar n.º 102 / 2009; Lei Complementar n.º 105 / 2009; Lei Federal n.º 10257 / 2001; Lei Federal n.º 11079 / 2004; Lei Complementar n.º 111 / 2011; Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e suas emendas; Resolução SMF 2974 – ITBI; Resolução SMF 2675 - ISS Resolução SMF 2675; Resolução SMF 2676 - IPTU (Isenção); Resolução 2677 - IPTU (Remissão); Instrução CVM 400; Instrução CVM 401; Instrução CVM 472; Legislação do Sagas - Lei 971-87 Sagas; Legislação do Sagas – Decreto. Links para cada item disponíveis em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/legislacao.aspx>. Acesso em 12 de março de 2012.

¹² Endereço eletrônico: <http://www.portonovosa.com/>. Consórcio formado pelas empreiteiras Norberto Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia, escolhido vencedor da primeira Parceria Público Privada (PPP) da cidade. Acesso em 12 de março de 2012.

do Aquário AquaRio, do Centro de Moda e Design, do novo prédio do Banco Central do Brasil, da nova Câmara Municipal¹³.

Parte dos investimentos em equipamentos culturais e de lazer, voltados mais especificamente para o desenvolvimento de um potencial turístico no lugar, está sendo formulada com isenção de pagamento de CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção). A implantação dos CEPACs, ou seja, do aumento do potencial construtivo na região além dos limites atuais, é autorizado pela Lei Municipal Complementar n° 101/2009. De acordo com os dados de Bentes (2010), estes são alguns dos espaços alvo das isenções: AquaRio (65 milhões de reais, no prédio da Cibrazém); Pinacoteca, atual MAR (80 milhões de reais, no Palácio Dom João VI); Pier Mauá (300 milhões de reais, do parque linear até o Canal do Mangue, anfiteatro, chafarizes, restaurantes e quiosques) e o Museu do Amanhã (120 milhões de reais, nos Armazéns 5 e 6 do Cais do Porto). Ainda como atrativos, o projeto ressalta a proximidade dos principais modais de transporte¹⁴, característico de sua posição central, bem como a presença de grandes empresas no lugar¹⁵.

Até o primeiro semestre de 2012, as seguintes etapas inseridas no “Porto Maravilha” estavam em andamento: obras de recuperação da Av. Barão de Tefé, que passará por recapeamento e renovação da galeria de drenagem; obras de recapeamento das Av. Rodrigues Alves, Venezuela e das R. Sacadura Cabral e Camerino; restauração dos Jardins Suspensos do Valongo, no Morro da Conceição; construção do Museu do Amanhã e do Túnel do Binário; ampliação da capacidade de escoamento das águas pluviais; estudos de

¹³ Cronograma atualizado das principais obras do projeto “Porto Maravilha” está disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/sup/serObrMapaObras.aspx>. Acesso em 12 de março de 2012.

¹⁴ Aeroporto Galeão Tom Jobim, Aeroporto Santos Dumont, Porto operacional, Rodoviária Novo Rio, Estação Ferroviária Central do Brasil, terminais de ônibus, terminal marítimo de passageiros, estação de metrô Cidade Nova e futura circulação de VLT.

¹⁵ Multiterminais, Libra, Triunfo, Socicam, Metrô Rio, Embratel, Light, Xerox do Brasil, Moinho Fluminense, INT, Cia. Docas do Rio, Pier Mauá S.A., INPI, Lojas Americanas.

impacto de vizinhança¹⁶ e de viabilidade econômica; estudos técnicos relacionados à implantação do Veículo Leve sobre Trilhos, o VLT¹⁷.

Tanto no projeto “Porto Maravilha” quanto nas leis complementares e nos estudos correlatos ressalta-se os itens patrimoniais da Região Portuária. Especificamente no projeto, são citados o edifício “A noite”, o Mosteiro de São Bento, o Morro da Conceição, a Igreja de São Francisco da Prainha, os Galpões Ferroviários da Gamboa e o edifício Dom João VI, que integrará o MAR. A Região Portuária já contava com imóveis tombados como patrimônio anteriormente ao projeto¹⁸, mas as obras que o envolvem convergem interesses na região e constroem novos processos de reconhecimento patrimonial. Essas dinâmicas podem ser ambíguas, como na descoberta de material arqueológico do Cais do Valongo e do Cais da Imperatriz nas obras do “Porto Maravilha”, envolvendo relações complexas entre demolições, esquecimento, resgate, lembrança e preservação¹⁹.

¹⁶ Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) disponível em:

<http://portomaravilha.com.br/web/esq/estudosImpactoVizinhanca.aspx>. Acesso em 12 de março de 2012.

O EIV foi alvo de críticas pela gestora ambiental Simone de Oliveira Goulart, em “Análise preliminar do capítulo ‘Aspectos Legais do Estudo de Impacto de Vizinhança-EIV’”, e pela socióloga e urbanista Maria da Silveira Lobo, em “O EIV do Professor Pancrácio”. Respectivamente nos endereços:

<http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.130/3886>

<http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.129/3842>. Acessos em 10 de junho de 2012.

¹⁷ Estudo de tráfego e Estudo de Viabilidade Econômica da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, ambos disponíveis para download em <http://portomaravilha.com.br/web/esq/estudos.aspx>. Acesso em 12 de maio de 2012.

¹⁸ Catalogados em listagem recente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o IPHAN, estão: Casa nº 21 da Ladeira do Morro do Valongo (*nº do processo* 0010-T-38); Igreja de São Francisco da Prainha (*nº do processo* 0022-T-38); Jardim e Morro do Valongo (*nº do processo* 0099-T-38); Palácio Episcopal do Morro da Conceição (*nº processo* 0155-T-38). Todos com data de inscrição no Livro Belas Artes e no Livro Histórico ano de 1938. Publicação consultada: “Bens móveis e imóveis inscritos no livros de tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 1938-2009”, disponível em <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1356>. Acesso em 10 de junho de 2012.

¹⁹ Em entrevista, a arqueóloga responsável pelo monitoramento arqueológico na Região Portuária, Tania Andrade Lima, afirma que o conhecimento da existência do Cais da Imperatriz e do Cais do Valongo não é novidade, mas não se esperava encontrar remanescentes dos cais após tantas reformas urbanas no lugar durante o século XX. Segundo a arqueóloga, o Cais do Valongo está mais bem conservado que o Cais da Imperatriz e há prioridade quanto aos seus vestígios, pois se trata de itens de um passado de comércio escravista que se tentou esconder com o Cais da Imperatriz e as obras subsequentes. Entrevista disponível na reportagem

<http://revistagalileu.globo.com/Revista/Common/0,,EMI225809-17770,00-UM+TESOURO+ARQUEOLOGICO+NO+RIO+DE+JANEIRO.html>.

Todas as reportagens foram acessadas por último em 18 de julho de 2012.

O foco metodológico da pesquisa recai na análise de reportagens e de material produzido pelo poder público e pelas empresas consorciadas através de parcerias público-privadas. O caráter antropológico e etnográfico da pesquisa está na maneira específica de conhecer a vida social através da Antropologia, em confronto com a alteridade e, quando acionada a perspectiva histórica, com interesse de olhar o passado à luz de questões do presente. Essa perspectiva do conhecimento a partir do diálogo²⁰ é, assim, possível ainda que em uma investigação essencialmente documental, onde o outro continua acessível e questionável através dos registros.

A partir dos procedimentos metodológicos adotados, observou-se a recorrência de representações midiáticas e propagandeadas pela gestão municipal com foco no aspecto do embelezamento da Região Portuária. A pesquisa intenciona compreender o papel da estética nos discursos, tanto orais quanto imagéticos, dos agentes promotores das intervenções urbanísticas, aos quais me aproximo, principalmente, através de documentos oficiais, eventos e material de imprensa. Espera-se desenvolver por meio do tema da influência de qualitativos estéticos em intervenções urbanísticas o problema de compreender como são pensadas possíveis remodelações intencionais da cidade no contexto contemporâneo. Num plano temático mais específico, busca-se abarcar os debates sobre as transformações urbanísticas contemporâneas no Rio de Janeiro e, num plano mais geral do objeto, compreender o modelo de cidade que está sendo construído, influenciado por cidades estrangeiras²¹, permeado por grandes e polêmicas transformações²² e pelas expectativas quanto a dois megaeventos: uma das sedes da Copa do Mundo FIFA de Futebol em 2014²³ e sede os Jogos Olímpicos de 2016²⁴.

²⁰ Inspiro-me nas elucidações de Frehse (2011: 35).

²¹ Especialmente a cidade de Barcelona, na Espanha, como já ressaltado.

²² Como as Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) e as grandes obras viárias para a construção dos corredores expressos Transoeste, Transolímpica e Transcarioca. Essas e outras mudanças estão presentes no documento “Pós 2016: o Rio mais integrado e competitivo. 2013-2016: Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro”, recebido pela pesquisadora em evento da prefeitura no dia 26 de junho de 2012.

²³ Portal governamental: www.copa2014.gov.br/. Endereço eletrônico do evento: <http://pt.fifa.com/worldcup/index.html>. Acessos em 15 de março de 2012.

A Região Portuária apresenta-se na pesquisa, portanto, como uma área da cidade escolhida para evidenciar todo um mapa e suas diferentes configurações e significados. Em razão do contexto urbano atravessado por obras em toda a cidade e das mudanças geradas pelo preparo para situar os megaeventos que ocorrerão no Rio de Janeiro durante a década, é possível pensar em uma análise de um momento extraordinário, que torna latentes certos conflitos e percepções de cidade, sendo propício para uma análise detida sobre esses acontecimentos. O interesse está nas intenções arquitetônicas e urbanísticas dos agentes promotores das intervenções. Não há qualquer expectativa de acompanhar um grande final da implantação do projeto. Trata-se do acompanhamento, contextualizado, do período de um processo que inevitavelmente terá desdobramentos. Assim, estabelecer se o “Porto Maravilha” fracassou ou deu certo, é bom ou ruim, não é a intenção. Além de ser impossível definir um projeto tão amplo e complexo em binômios tão limitadores, o interesse está no que as concepções sobre o projeto suscitam.

É dia de inauguração da primeira fase das obras do projeto “Porto Maravilha” e o prefeito Eduardo Paes surge acompanhado na cerimônia por um ator vestido como Pereira Passos²⁵, prefeito da cidade no início do século XX, no período de 1902 a 1906. Isso enseja uma breve contextualização da figura de Pereira Passos²⁶ para situar o acionamento de sua imagem pelo atual prefeito do Rio de Janeiro. Nascido em 1836, Pereira Passos é oriundo de uma família de cafeicultores do Vale do Paraíba, que abrange parte do leste do Estado de São Paulo e do sul do Estado do Rio de Janeiro. Com formação em Engenharia, muda-se para Paris, na França, onde entra em contato com o urbanismo em reforma na cidade francesa. Ao retornar,

²⁴ Endereço eletrônico dos Jogos Olímpicos de 2016: <http://www.rio2016.org/>. Acesso em 15 de março de 2012.

²⁵ Reportagem “Em campanha, Paes tenta vincular sua imagem às transformações feitas por Pereira Passos”, publicada em 9 de julho de 2012 no jornal O Globo. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/em-campanha-paes-tenta-vincular-sua-imagem-as-transformacoes-feitas-por-pereira-passos-5433676#ixzz21liWMjwJ>. Acesso em: 10.07.2012. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

²⁶ Contextualização debruçada sobre *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870 – 1920* (Rocha, 1995: 56, 57)

Pereira Passos trabalha em obras públicas, com a elaboração em 1857 um relatório para melhorias para o Rio de Janeiro e dedicando-se à obras como a estrada de ferro para o Corcovado. Aos 66 anos, Pereira Passos aceita o convite do presidente Rodrigues Alves para ocupar o cargo de prefeito do Distrito Federal, na época com sede no Rio de Janeiro, mas com a condição de modificar a legislação sem diálogo com a Câmara dos Vereadores. Pereira Passos buscava administrar de acordo com princípios técnicos e científicos. Em 1906 eram 1681 habitações derrubadas e vinte mil pessoas obrigadas a procurar nova moradia no espaço de vinte anos (Rocha, 1995: 69). Os dois principais aspectos da reforma urbana de Pereira Passos eram, de acordo com, Rocha (1995: 57) a especulação imobiliária e a melhoria nos meios de comunicação²⁷.

Em razão da polêmica das remoções que atualmente marca a gestão atual prefeito, Eduardo Paes, o mesmo buscou afastar a associação direta com Passos. Foram suas palavras

“Fiz questão de inaugurar as obras do Cais e do Jardim do Valongo, para destacar essa diferença, valorizar a história da população local que ali está e ali chegou. Queremos muita gente morando na Região Portuária”²⁸.

Paes enfatiza a ligação simbólica a outro ex-prefeito, para compensar o lado controverso da herança de Passos, afirmando que gostaria de ser lembrado como:

“Um urbanista à la Pereira Passos com um coração à lá Pedro Ernesto [que promoveu melhorias nas áreas da educação e da saúde]. Sob o ponto de vista da modernização da cidade, de grandes intervenções que possam melhorar e recuperar o Rio, acho que tem muita coisa acontecendo como aconteceu no governo Passos”²⁹.

²⁷ Na dissertação será possível incorporar outras visões, com a de Needell (1987).

²⁸ Ver nota 51. Há, no entanto uma diferença discursiva de Eduardo Paes frente a Pereira Passos. Como Passos é visto como o responsável pela reforma que levou às primeiras favelas, Paes tenta enfatizar retoricamente a presença da população na região portuária para distanciar-se da parte negativa de sua associação com o prefeito do início do século XX.

²⁹ Ver nota 51.

Apesar da negação, as remoções são um ponto em comum entre as gestões, ainda que consideradas as proporções bem menores da situação contemporânea. Segundo dossiê Megaeventos e violações de Direitos Humanos no Rio de Janeiro, promovido pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro³⁰, o quadro síntese até 2011 das famílias removidas ou ameaçadas é de 1860 famílias removidas e 5325 famílias ameaçadas, num total de 7185 famílias alvo das políticas de remoção. Destes números, correspondem ao projeto “Porto Maravilha” como justificativa 35 famílias removidas e 1415 famílias ameaçadas, somando 1450 famílias, as quais estavam ou estão residindo nos seguintes locais: Ocupação Machado de Assis, Ocupação Flor do Asfalto, Rua do Livramento e Adjacências, Ocupação Boa Vista e Morro da Providência (Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, 2012: 16,17).

É na gestão do prefeito Pereira Passos que se marca a trajetória da diminuição do uso habitacional do Centro, e que atualmente se busca reverter com a atração de uma população residente mais enriquecida. Durante o período em que Pereira Passos esteve no poder, diversos projetos de renovação urbana foram implantados para consolidar o Centro como núcleo financeiro e de decisões da cidade, como a demolição de cortiços e de ruas, o que provocou a saída em larga escala da população com menor poder aquisitivo (Sampaio, 2007; Abreu, 1987).

Apesar de se intensificar na gestão de Pereira Passos, a proliferação de cortiços no Centro já preocupava os prefeitos de mandatos anteriores, que combatiam esses tipos de habitação a partir, sobretudo, de um discurso sanitarista, ou seja, ancorado em práticas de higiene em prol da saúde. Há em 1886 relatórios do Conselho Superior de Saúde Pública que consideravam os cortiços como higienicamente perigosos³¹ e, embora recomendasse a

³⁰ Disponível em: <http://comitepopulario.wordpress.com/2012/04/20/baixе-agora-dossie-megaeventos-e-violacoes-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em 23 de abril de 2012.

³¹ Cintra, 1978 (apud Abreu, 1987) sobre os relatórios de 1886 do Conselho Superior de Saúde Pública acerca dos cortiços: “todos deplorando as condições dos cortiços e concordando em que as habitações eram higienicamente perigosas e que os moradores deveriam ser removidos ‘para os arredores da cidade em pontos por onde passem trens e bondes’. Os relatórios pressionavam o governo a expropriar os cortiços, destruí-los e construir casas individuais para o pobre”.

construção de moradias individuais para os moradores dos cortiços, houve apenas a desapropriação (Abreu, 1987: 50). Em 1893 a administração do prefeito Barata Ribeiro intensifica as remoções (Abreu, 1987: 50)³².

No decorrer da gestão de Pereira Passos, além do aumento já citado das remoções, se impulsionaram as atividades portuárias por meio do primeiro aterro marítimo de grandes dimensões no Rio de Janeiro: diante dos morros do Livramento, Conceição, Providência e Saúde, os 170 hectares da nova linha da costa foram construídos a partir da demolição do Morro do Senado, possibilitando a instauração do cais do porto do berço da Gamboa (Andreatta, Chiavari e Rego, 2009).

As obras de aterro não são características únicas da construção da Região Portuária. Ao observar o histórico do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, vê-se que os desmontes e reconstruções revelam o paradoxo da identificação do Rio turístico com a natureza. Para a reafirmação da cidade como de beleza esplendorosa, construída no contorno de uma forma natural, aspectos substanciais são omitidos: o desaparecimento das praias de Santa Luzia e da Ponta do Calabouço com o desmonte do Morro do Castelo, cuja terra permitiu a construção do local para a Exposição Universal de 1908, onde depois foi instalado o aeroporto Santos Dumont nos anos 1940 e também propiciou a criação da Praia Vermelha (posteriormente acompanhada dos aterros para criação da Urca nos anos 1920); o desmonte do Morro do Santo Antônio na década de 1960, a partir do qual surgiu o Aterro do Flamengo; o alargamento das praias de Copacabana e do Leblon na década de 1970; isso dentre tantas outras intervenções que são praticamente naturalizadas e, por consequência, toma-se, mascaradamente, a atual topografia carioca como natural (Abreu, 1987; Andreatta, Chiavari e Rego, 2009).

Desde meados do século XIX a cidade do Rio de Janeiro é marcada por desmontes e aterramentos (Abreu, 1987; Andreatta, Chiavari e Rego, 2009). Durante o restante do século XX, a cidade foi objeto de quatro planos urbanísticos: Diretor Decenal (1922), Agache

³² Dentre os cortiços removidos na gestão Barata Ribeiro está “o célebre Cabeça de Porco” (Abreu, 1987:50). Charge da época sobre o acontecimento (Revista Ilustrada nº 656, fevereiro de 1893) em Abreu, 1987:51.

(1930), Doxiadis (1965) e Pub-Rio (1977) (Rezende, 2002). O Plano Agache, durante a gestão de Prado Júnior, jamais foi implantado propriamente, em seus moldes originais, mas ideias nele sugeridas foram implantadas em governos subsequentes. O Plano Doxiadis assemelhava-se ao Agache, mas é mais ambicioso e, por ser desenvolvido em período ditatorial, foca-se nas reformas segregacionistas tais como as do início do século XX (Abreu, 1987: 95), como, por exemplo, com a passagem de vias expressas, túneis e viadutos cortando bairros residenciais pobres que estavam no caminho dos interesses, tais como a Lapa, o Mangue e o Catumbi (Abreu, 1987: 134). Nas décadas seguintes à prefeitura de Pereira Passos, permaneceu o processo de esvaziamento populacional devido à especialização dos serviços e da mudança de uso de certas áreas historicamente residenciais em escritórios e espaços para o comércio.

Na gestão de Pereira Passos há um caráter original, ainda que conservador, seguido, como observado, em outras gestões: é o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano na cidade do Rio de Janeiro (Abreu, 1987: 63). Os discursos fundamentados na higiene também continuaram presentes no início do século XX, durante os anos Pereira Passos, em que ainda foi somada a questão estética como justificativa, com repressão aos quiosques da cidade e à mendicância, além da proibição da venda de vários produtos por ambulantes (Abreu, 1987: 63). Segundo Abreu (1987: 73), as reformas realizadas por Pereira Passos representam um momento de corte na relação entre Estado e Urbano. Até então a relação havia se dado indiretamente, com o Estado limitado no controle, estimulando ou proibindo iniciativas vindas de grupos privados. A ação direta na gestão de Pereira Passos não só modificou as relações anteriores, “como alterou substancialmente o padrão de evolução urbana que seria seguido pela cidade no século XX” (Abreu, 1987: 73).

Duas décadas após a gestão de Pereira Passos, a administração do prefeito Carlos Sampaio foi perpassada pelo objetivo de preparar a cidade para o 1º Centenário de Independência do Brasil. Envoltas ao preparo para o recebimento de turistas, personalidades e festejos, a gestão de Carlos Sampaio também acionou o discurso higienista e estético para uma das obras mais monumentais já efetivadas na cidade, o desmonte do Morro do Castelo. Ainda que fosse um sítio histórico, o Morro do Castelo, representante do centro antigo originário no século XVI,

foi desmontado por sua condição de lócus de habitação de famílias pobres que habitavam os casarões velhos com aluguéis baratos (Abreu, 1987: 76-79)

Na concepção de Abreu, as eliminações de moradias pobres no Centro durante a gestão de Carlos Sampaio não ocorrem apenas em nome da estética e da higiene, mas também de reprodução do capital, pois a área, considerando seu entorno nobre, possuía claro potencial de grande valorização (1987: 76). Carlos Sampaio promove ainda outras medidas de remoções no Centro e também na Zona Sul, com destaque para a remoção da população que vivia no entorno das margens da Lagoa Rodrigo de Freitas. Nas palavras do próprio prefeito, tratava-se de mudanças promovidas intencionalmente “sob o tríplice aspecto da hygiene, do embelezamento e da economia (sic)” (apud Abreu, 1987: 77).

A concentração das atividades econômicas no Centro e a competição pelo uso do solo habitacional para outros fins geraram o deslocamento de parte considerável da população que habitava a área central, num movimento crescente para o norte, o oeste e o sul da cidade³³. A deterioração do habitar no Centro é acompanhada pela expansão e valorização de outros bairros, que são a ele contrapostos e surgem como novas áreas de moradia e demais usos. A mudança do mapa de prestígio da cidade volta-se principalmente para a Zona Sul, principalmente para o bairro de Copacabana, transferindo para a orla do sul da cidade a parcela da população de renda mais elevada e intermediária (Velho, 1973).

Enquanto de 1920 a 1970 a cidade cresceu cerca de 240%, Copacabana crescia sete vezes mais, chegando a aproximadamente 1500%. A partir da década de 1940, o bairro passa por uma intensa expansão vertical, ocasionando quase a duplicação do número de domicílios da década de 1950 para a de 1960, saltando dos 27.864 aos 43.872 (Velho, 1973: 23-28). Como a área já estava demasiadamente ocupada, foi a ocupação intensiva do solo através da verticalização que permitiu a incorporação de novos residentes a partir de 1946, quando a prefeitura liberou o gabarito para aumento dos prédios conforme a localização, permitindo

³³ Sennet (1977), em estudos nos Estados Unidos, utiliza o termo “edge cities” para tratar o esvaziamento dos centros das cidades como lugares de moradia, com conseqüente expansão das regiões metropolitanas.

“a substituição rápida e quase total das edificações construídas na fase da ocupação do bairro, por construções mais modernas, de vários pavimentos” (Abreu, 1987: 126).

O crescimento populacional de Copacabana transformou o bairro em um subcentro, que na época extraiu da área central parte de suas atividades de serviços, lazer e comércio, especialmente o de luxo (Abreu, 1987: 114). Nas décadas seguintes, o mapa de prestígio segue na direção oeste da orla, sobretudo para os bairros Ipanema e Barra da Tijuca, ampliando a centralidade³⁴ carioca³⁵. A escolha da orla como espaço privilegiado para moradia foi difundida por propagandas que associavam a vida à beira mar com um estilo de vida moderno, destacando-se os anúncios da companhia de bonde que servia a Zona Sul à época (Abreu, 1987: 47). O estímulo para a conformação de áreas nobres no eixo sudoeste partiu não apenas das empresas privadas. Ao contrário, as novas conformações foram impulsionadas principalmente pelo poder público. Em Copacabana foi a prefeitura que intimou a companhia de bondes para acelerar as obras de perfuração do Túnel do Leme, bairro vizinho e conector às áreas centrais (Abreu, 1987: 63)³⁶.

Não apenas a centralidade³⁷ do Rio de Janeiro expande-se e forma subcentros com estímulo governamental. Há incentivo tanto para o estabelecimento das camadas nobres no eixo sudoeste, em direção à Barra da Tijuca, com infra-estrutura urbana que favorece grandes complexos imobiliários, quanto para os subúrbios, no sentido ao extremo noroeste, para onde é impulsionada a ocupação por meio de linhas de trem e da mudança forçada para conjuntos habitacionais em razão das remoções que ocorriam no outro vetor para a valorização e a

³⁴ Sobre a centralidade e a formação de subcentros com sua expansão, ver Frúgoli Jr. (2006).

³⁵ Buscar-se-á atentar à “retórica do abandono” sobre áreas centrais, que tende a destacar a saída de pessoas, mas não lida com aqueles que chegam ou mesmo permanecem em tais regiões.

³⁶ Em estudo sobre a centralidade paulistana, Frúgoli Jr. (2006: 43) ressalta como a “centralidade vem sendo redefinida, articulada e negociada pelos grupos sociais dominantes”.

³⁷ Entende-se a construção de novas centralidades como o deslocamento ou expansão de serviços para uma área que, em razão desses novos atrativos, torna-se uma referência conhecida para o restante da cidade e um ponto de interseção entre outras áreas. A formação de novas centralidades não se confunde com a ida das elites para outros espaços urbanos, o que é algo constitutivo, mas não suficiente para caracterizá-la. Ademais, há outros fatores potencialmente agitadores de novas centralidades, como a concentração territorial do setor terciário moderno e a retórica da grande imprensa sobre os “novos centros”.

especulação imobiliária. A expulsão da população para os subúrbios ocorre também pela iniciativa privada, com processos informais de elevação de preços de terrenos em áreas enobrecidas, ainda que o aumento de prestígio comumente seja fomentado antes pelo poder público (Abreu, 1987: 26). Um exemplo é a especulação imobiliária na direção da Barra da Tijuca, que contou com apoio decisivo do poder público através da custosa obra de construção da primeira etapa da auto-estrada Lagoa-Barra no fim da década de 1960 (Abreu, 1987: 135).

A Região Portuária ocupa uma posição paradoxal (ainda que recorrente em vista das dinâmicas urbanas): situa-se na área central, próxima dos serviços e com ampla oferta de transportes para toda a cidade, mas é considerada em decadência e, por isso, pouco valorizada, especialmente para a moradia das classes médias³⁸. A antiga função residencial da área central foi substituída por zonas comerciais e financeiras cercadas por áreas decadentes por falta de investimento em infraestrutura urbana (Abreu, 1987: 26). Assim como as zonas portuárias de outras cidades no mundo³⁹, “o Porto do Rio sofreu processos de desfuncionalização por questões tecnológicas e político-econômicas” (Moreira, 2011: sem pp.).

Ao longo da década de 2000, com o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária e o “Porto Maravilha”, outras ações de mudança na Região Portuária parecem trazer possibilidades de novas imagens e significados para o lugar, as quais se consolidam, basicamente, em tentativas de enobrecimento. Como exemplo, há a exposição “Um século de vivências num porto moderno”⁴⁰, realizada de 23 de novembro de 2011 a 8 de janeiro de 2012 no Centro Cultural Correios do Rio de Janeiro, com apoio do projeto “Porto

³⁸ Para tanto, será preciso enfrentar, nesse caso, o léxico da decadência.

³⁹ Como Barcelona (Espanha), São Francisco (EUA), Buenos Aires (Argentina), Belém (Brasil), Hamburgo (Alemanha) e Nova Iorque (EUA) (Magalhães, 2011).

⁴⁰ Informações sobre a exposição estão disponíveis em: <http://rioshow.oglobo.globo.com/exposicoes/galerias/um-seculo-de-vivencias-num-porto-moderno-rio-de-janeiro-19102010-5756.aspx>. Acesso em 20 de dezembro de 2011.

Maravilha”, a exposição “Meu Porto Maravilha”⁴¹, inaugurada em julho de 2012, e o aluguel de seis armazéns do cais do porto, no Píer Mauá, reformados ao custo de R\$ 12 milhões cada, para sediar as edições de 2008 a 2012 do segundo maior evento de moda do Brasil, o Fashion Rio, tendo havido na edição de 2010 uma exposição com painéis de três metros de altura para a comemoração dos cem anos de existência do cais do porto⁴².

As ideias para intervenções urbanísticas na Região Portuária do Rio de Janeiro não são uma novidade (Magalhães, 2011, Moreira, 2011). Desde os anos 1970 há a busca de alternativas urbanísticas para o lugar, com a recorrência de usar como modelos os projetos já implantados no exterior, segundo Moreira, “sempre mais inspiradas em modelos internacionais e menos em uma eloqüente especificidade local (2011: sem pp.). Como já foi mencionado, o “Porto Maravilha” tem cidades internacionais como modelos em seu projeto, e destas Barcelona é a que mais se destaca na prática discursiva. Segundo o prefeito Eduardo Paes, “Barcelona é o grande exemplo de transformação com a Olimpíada”⁴³ e “um elemento permanente de inspiração”⁴⁴. A presidente da Empresa Olímpica Municipal reforça a inspiração propagandeada por Paes: “O que eles fizeram no porto de lá [Barcelona] é o principal exemplo que temos que seguir. Eles se preocuparam desde o início em transformar a cidade”⁴⁵. Há também o interesse de escritórios arquitetônicos que desenvolveram projetos

⁴¹ Informações sobre a exposição estão disponíveis em: <http://www.artrio.art.br/meu-porto-maravilha-inaugura-exposicao-interativa/>. Acesso em 13 de julho de 2012

⁴² <http://ffw.com.br/fashionrio/> Acesso em 12 de fevereiro de 2011; “O novo cais do porto do Rio”, publicado em 29 de maio de 2010 na revista *Veja* <http://veja.abril.com.br/blog/veja-acompanha/tag/cais-do-porto/> Acesso em 22 de junho de 2012.

⁴³ Reportagem “Rio 2016: bons ventos que sopram com os Jogos são esperança de tirar do papel planos antigos e revitalizar a Zona Portuária”, publicada no *O Globo* em 27 de novembro de 2010. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2010/11/26/rio-2016-bons-ventos-que-sopram-com-os-jogos-sao-esperanca-de-tirar-do-papel-planos-antigos-revitalizar-zona-portuaria-923118456.asp>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁴⁴ Reportagem “Prefeito de Barcelona em 1992 diz que Rio “deve se transformar”, publicada no *Terra Notícias* em 26 de junho de 2012. Disponível em: <http://esportes.terra.com.br/noticias/0,,OI5860762-EI14532,00-Prefeito+de+Barcelona+em+diz+que+Rio+deve+se+transformar.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁴⁵ Reportagem “Região Portuária é o elo entre Rio de Janeiro 2016 e Barcelona 1992”, publicada em 27 de junho de 2012 no *Terra Notícias*. Disponível em: <http://esportes.terra.com.br/noticias/0,,OI5861311-EI14532,00->

em Barcelona para investir no Rio. O escritório Alonso Balaguer, por exemplo é, como já foi mencionado um dos vencedores, em projeto unificado com um escritório brasileiro, do concurso Porto Olímpico e o arquiteto espanhol Santiago Calatrava, mentor da monumental Torre de Comunicações de Barcelona é o responsável pelo desenho do igualmente ousado Museu do Amanhã no cais do porto do Rio⁴⁶.

Com a definição do Rio de Janeiro como uma das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA de 2014 e como cidade olímpica mundial de 2016, surgem questões sobre a forma como a Região Portuária será inserida no mapa de prestígio do Rio de Janeiro durante o processo de preparo para receber esses eventos esportivos internacionais. A Região Portuária é considerada uma área central para os megaeventos, especialmente para os Jogos Olímpicos. Segundo o prefeito Eduardo Paes, ressaltando o privilégio da área central: “Uma parte da vila de mídia da Olimpíada vai ser feita ali, portanto, é, de fato, o ressurgimento de uma região da cidade que tinha sido completamente degradada”⁴⁷. Carlos Arthur Nuzman, presidente do Comitê Rio - 2016, corrobora:

Aqui [Região Portuária] está praticamente o coração do controle dos Jogos. São instalações do Centro de Operações dos Jogos, que é talvez um dos mais importantes, do Centro de Credenciamento, distribuição de uniformes e Centro de Mídia dos não credenciados. Então, isso é algo que traz à cidade e à organização dos Jogos uma alegria muito grande”⁴⁸.

Regiao+portuaria+e+elo+entre+Rio+de+Janeiro+e+Barcelona.html. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁴⁶ Ver anexos 65, 66 e 75.

⁴⁷ Reportagem Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio, publicada em 27 de dezembro de 2010 no Globo. Disponível em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/12/paes-assina-contrato-para-recuperacao-da-zona-portuaria-do-rio.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁴⁸ Reportagem “Prefeitura firma acordo com empresa privada para revitalizar o Porto do Rio”, publicada no Globo em 26 de novembro de 2010. Disponível em <http://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/2010/11/prefeitura-firma-acordo-com-empresa-privada-para-revitalizar-o-porto-do-rio.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

O legado de grandes eventos é ostentado e alvo de controvérsias desde o início das Exposições Universais, em 1851, quando se previu a construção de edifícios monumentais, mas desmontáveis, que contribuíram com o legado que não o seu lugar original (Coddou, 2010)⁴⁹. No caso da Região Portuária há, pelo contrário, ampla propaganda sobre o que restará dos Jogos Olímpicos. A ênfase das políticas de urbanismo na Região Portuária e a ideia de novidade após 2016 já gerou, como era de se esperar, valorização e especulação imobiliária. O presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Antenor Barros comenta relacionando a previsão de elevação de 22 mil atuais habitantes para 100 mil⁵⁰:

“O Rio tem que pensar em crescimento não apenas em expansão, mas reaproveitar o que já tem. Os empresários têm interesses em estar numa região que terá uma clientela fixa de 100 mil habitantes, além dos turistas”⁵¹.

A vice-presidente do Sindicato de Habitação (Secovi Rio) menciona que já há dificuldades na procura de imóveis na Região Portuária: “É um bom investimento comprar um apartamento perto do porto. Já está até difícil de achar, afinal é um dos focos de valorização do Rio”⁵². O que é um bom investimento pra uns torna-se uma causa para a potencial saída para os já residentes, especialmente os locatários, como diz um:

“O aluguel de uma amiga aumentou de R\$ 430 para R\$ 550. Temos esperanças que as obras do porto vão para frente. Para quem é dono é ótimo, mas, para quem não é, o aluguel fica mais difícil de pagar”⁵³.

⁴⁹ Coddou cita o Crystal Palace, da Exposição Universal de 1851 (Londres), primeiro grande edifício símbolo da nova tecnologia do ferro, que fora desmontado transferido de lugar, e a Torre Eiffel, símbolo da Exposição Universal de 1900 (Paris), “que foi alvo de um intenso debate: embora num primeiro momento tenha-se especulado desmontá-la, seu impacto simbólico foi tão grande que o monumento resiste como nenhuma outra construção “efêmera” de Exposições Universais da história. O mesmo acontece com o Atomium em Bruxelas.” (2010: sem pp.).

⁵⁰ Reportagem “Rio, um porto para o futuro, publicada no O Estado de São Paulo em 30 de março de 2011. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,rio-um-porto-para-o-futuro,699114,0.htm>

⁵¹ Reportagem “Revitalização da zona portuária do Rio já valoriza imóveis da região, publicada em 25 de junho de 2011 pela R7. Disponível em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/revitalizacao-da-zona-portuaria-do-rio-ja-valoriza-imoveis-da-regiao-20110625.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁵² Idem nota 60.

⁵³ Idem nota 60.

Essa valorização dos imóveis na Região Portuária já surte efeito, por exemplo, nos anúncios imobiliários, que ostentam o nome “Porto Maravilha” como complemento poderoso às informações sobre os imóveis para venda e locação na área. As intervenções urbanísticas no Centro passam a surgir não apenas como possibilidade de reverter a situação considerada degradada, como se tornam justificáveis em contraposição às novas centralidades e às formas de crescimento que as produziram, intencionando uma certa equivalência aos subcentros como forma de compensar a expansão. De acordo com o prefeito Eduardo Paes:

“É uma mudança na lógica de crescimento do Rio, que sempre fugiu do Centro, sempre foi em direção à Zona Oeste.”⁵⁴

O presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) no Rio, Sérgio Magalhães, ex-secretário de urbanismo da cidade, também relaciona a revitalização da Região Portuária com a expansão para a Barra da Tijuca como contraponto:

“O desenvolvimento da Região Portuária é muito importante. Hoje, o centro da cidade está enfraquecido porque, nas últimas décadas, o Rio de Janeiro investiu exageradamente em outras áreas, sobretudo na Barra da Tijuca. É um lugar muito importante na construção da identidade metropolitana”⁵⁵

⁵⁴ Ver reportagens “Barcelona será inspiração para reforma da zona portuária do RJ”, publicada em 28 de junho de 2011 no Portal Terra, via BBC <http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI5211002-EI8139,00-Projeto+inspirado+em+Barcelona+vence+Porto+Olimpico+no+Rio.html>, “Projeto inspirado em Barcelona vence concurso para zona portuária do Rio, publicada em 28 de junho de 2011 na R7 (rede Record), via BBC <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/projeto-inspirado-em-barcelona-vence-concurso-para-zona-portuaria-do-rio-20110628.html>, “O Rio quer ser Barcelona”, publicada em 1 de dezembro de 2010 pela revista Exame <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/0981/noticias/quero-ser-barcelona>, “Obra no Porto do Rio começa no próximo mês”, publicada em 7 de agosto de 2011 pelo Diário do Grande ABC <http://www.dgabc.com.br/News/5904981/obra-no-porto-do-rio-comeca-no-proximo-mes.aspx>, “Jogos Olímpicos Rio 2016 já transforma o Rio de Janeiro”, publicada em 7 de agosto de 2011 pelo Mais Comunidade via O Estado de São Paulo <http://www.maiscomunidade.com/conteudo/2008-05-19/brasil/106486/OBRA-NO-PORTO-DO-RIO-COMECA-NO-PROXIMO-MES.pnhtml>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁵⁵ Reportagem “Rio 2016: bons ventos que sopram com os Jogos são esperança de tirar do papel planos antigos e revitalizar a Zona Portuária”, publicada no O Globo em 27 de novembro de 2010. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2010/11/26/rio-2016-bons-ventos-que-sopram-com-os-jogos-sao-esperanca-de-tirar-do-papel-planos-antigos-revitalizar-zona-portuaria-923118456.asp>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

A Região Portuária e a Barra da Tijuca também são postas em paralelo quanto à capacidade de absorver novos aparatos urbanos de interesse ao modelo de cidade em gestão. Para além, Moreira (2011: sem pp.) considera que as novas obras na Região Portuária tendem a pensar o lugar como um prolongamento de bairros vizinhos nobres, os da Zona Sul próximos ao Centro, como Laranjeiras, e ainda como uma nova Barra, um reflexo do modelo urbanístico implantado na Barra da Tijuca, que é um bairro considerado segregador e sem espaços públicos, além do trecho de praia, que permitam o lazer fora dos vários shoppings e condomínios fechados⁵⁶. Segundo o arquiteto e historiador Nireu Cavalcanti, professor da Universidade Federal Fluminense (UFF), tratar-se-ia de

“... o projeto de uma nova cidade, já que a ‘cidade velha’ não atendia às necessidades do mundo moderno. É um absurdo que em 1970 se conceba uma urbanização sem transporte de massa, sem espaço para habitação daqueles que iam trabalhar na própria construção da cidade”⁵⁷

A relação entre a Barra da Tijuca e a Região Portuária também é percebida como ocasional, estando presentes em uma mesma frase somente por serem dois espaços que conseguem incluir o potencial de expansão da cidade. Segundo: Álvaro Bezerra de Mello, presidente da Associação Brasileira de Indústria de Hotéis (ABIH), “Na Zona Sul não tem mais capacidade, mas a Barra da Tijuca e a Zona Portuária estão em crescimento. A rede Accor, por exemplo, planeja a construção de três hotéis no Cais do Porto”⁵⁸. Quase o mesmo é dito pelo presidente da ABIH-RJ, Alfredo Lopes: “Depois da Barra, outra área de expansão é o

⁵⁶ A centralidade torna-se mais facetada com esses bairros intermediários, revelando uma centralidade multipolar. Segundo Frúgoli Jr. (2006: 38-39): “A clássica relação centro-periferia (...) tornou-se ainda mais complexa a partir da proliferação de condomínios fechados principalmente em áreas periféricas da cidade, com a formação de enclaves excludentes voltados a classes sociais de grande poder aquisitivo, próximos a áreas populares, com sofisticados esquemas de segurança privada, gerando uma segregação que vem resultando em uma metrópole apartada e ‘intramuros’ (cf. Caldeira, 1997)”.

⁵⁷ Reportagem “Urbanismo pra quem?”, publicada pela Revista de História da Biblioteca Nacional em 6 de julho de 2012. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/urbanismo-para-quem>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁵⁸ Reportagem “Rio aposta na diversificação e garante leitos para a Copa”, publicada em 29 de novembro de 2010 no Panrotas Portal de Turismo. Disponível em: http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/mercado/rio-aposta-na-diversificacao-e-garante-leitos-para-copa_63551.html. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

Porto Maravilha”⁵⁹. Como, igualmente, por Romualdo Rezende, chefe da unidade estadual do IBGE no Rio de Janeiro: Tirando a área de revitalização da zona portuária, o Rio só tem a zona oeste para crescer”⁶⁰.

Os dois bairros, de fato, concentram as intervenções urbanas voltadas para a Copa: o Porto com o Porto Olímpico, sub-projeto do “Porto Maravilha”, e a Barra da Tijuca com o monumental e igualmente controverso projeto do Parque Olímpico⁶¹. A valorização e a especulação imobiliária também afetam a Barra da Tijuca, que é ampliada territorialmente e usada como marca em empreendimentos imobiliários de bairros vizinhos, que ou se automeiam nos limites oficiais da Barra da Tijuca ou adotam a proximidade ao bairro como identificação, como o condomínio “Caminhos da Barra”⁶².

A relação entre a Região Portuária e a centralidade carioca também é acionada em função do lócus central privilegiado, que tornaria inadmissível um contexto de degradação. Para o prefeito Eduardo Paes:

“O que você vai ter ali é o ressurgimento de uma cidade. É no Centro, com toda a infraestrutura, próxima ao local de trabalho e que representa para o Rio de Janeiro a possibilidade de recuperação”⁶³.

⁵⁹ Reportagem “Ocupação dos hotéis do Rio registra incremento de 12%”, publicada em 14 de dezembro de 2011 no Panrotas Portal de Turismo. Disponível em: http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/mercado/ocupacao-dos-hotéis-do-rio-registra-incremento-de-12_73966.html. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁶⁰ Reportagem “Zona Oeste tem os bairros mais populosos do Rio, diz o IBGE”, publicada em 1º de julho de 2011 pelo Terra Notícias via Agência Brasil. Disponível em: <http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI5216751-EI8139,00-Zona+oeste+tem+os+bairros+mais+populosos+do+Rio+diz+IBGE.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁶¹ Mais informações sobre o projeto no endereço eletrônico dos Jogos Olímpicos 2016 <http://www.rio2016.org/>. Acesso em 3 de março de 2012.

⁶² Reportagem “Barra, uma grife que não respeita fronteiras”, publicada na página RIO 23 do jornal O Globo de 17 de junho de 2012.

⁶³ Reportagem “Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio”, publicada em 27 de dezembro de 2012 pelo Globo. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/12/paes-assina-contrato-para-recuperacao-da-zona-portuaria-do-rio.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

A partir do projeto Porto Maravilha é possível observar discursos de retomada do interesse pelo Centro, numa redefinição dos espaços privilegiados e, por mútua afetação, da distribuição de recursos pela cidade. Ao situar o processo de revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro num contexto mais amplo, percebe-se que diferentes dimensões marcam o protagonismo das áreas centrais de cidades ao redor do mundo (Borja, Castells, 1997). O enobrecimento de áreas centrais na América Latina faz parte de uma tendência que tem se propagado em outras partes do mundo: Inner Harbor, Baltimore (EUA); London Docklands, Londres (Reino Unido); Battery Park City, Nova Iorque (EUA); La Défense, Paris (França); Vila Olímpica, Barcelona (Espanha)⁶⁴. São todas áreas antes consideradas como decadentes que deram lugar a grandes complexos imobiliários, que passaram a representar uma nova centralidade em seus respectivos contextos. O processo segue a feição da promoção do centro tradicional, que se justifica pela perda de moradores e declínio, atravessa mudanças contidas pela burocratização do setor imobiliário e se consolida por meio da verticalização e do reforço na expulsão dos moradores antigos para a atração de um novo, e com maior poder financeiro, perfil de residentes⁶⁵.

Especificamente sobre as áreas portuárias, as motivações englobam as mudanças nas atividades de comércio marítimo, que deixou de precisar da quantidade de espaço anteriormente necessária para estocagem de mercadorias, que passaram a ser cada vez mais “colocadas em contêineres na origem, viajando sobre diversos modais até chegarem aos navios, num cronograma apertado, que dispensa a longa espera de antigamente” (Magalhães, 2011: sem pp.). Gera-se, assim, espaço, em geral do poder público, vago e de boa localização, como é o caso da Região Portuária do Rio de Janeiro, que conta com a maior parte dos terrenos sob patrimônio do governo federal, como já mencionado.

⁶⁴ Ressalta-se que o projeto olímpico de Barcelona é a grande inspiração para o projeto Porto Maravilha. O exemplo de Barcelona está presente no projeto e uma dos principais escritórios de arquitetos que trabalharam nos projetos de Barcelona (como a Plaza Europa, o Diagonal Mar e o Porto Olímpico), o Alonso Balaguer Arquitectos Asociados www.alonsobalaguer.com/ (acesso em 3 de julho de 2012), é um dos escritórios do consórcio vencedor do Projeto Porto Olímpico, integrante do projeto “Porto Maravilha”. Informações obtidas a partir de palestra de arquiteto representante do escritório Alonso Balaguer no dia 26 de junho de 2012 no evento “Conexão Rio-Barcelona, organizado pela prefeitura do Rio de Janeiro.

⁶⁵ Como observado na abordagem de Frúgoli Jr. (2006).

O Rio de Janeiro vive um movimento *sui generis* do ponto de vista urbanístico e o “Porto Maravilha” aparece como um dos principais marcadores da eficácia das intervenções que estão sendo implantadas. Com interesses claros na imagem do Rio de Janeiro para o exterior, são viabilizados projetos de grandes dimensões e de forte apelo estético e espetacular, dos quais o “Porto Maravilha”, conjugando ideias de patrimônio e de novidade, sintetiza visões do que é um Rio de Janeiro embelezado e turístico.

A conservação de marcas de uma identidade antiga, relacionada historicamente a uma narrativa de nascimento da cidade, às suas áreas centrais e ao seu desenvolvimento em épocas mais ou menos mitificadas é um forte elemento que compõe o patrimônio de um espaço ou, até mesmo, o constitui em patrimônio (Cordeiro e Costa, 1999). Essa valorização dos discursos em torno da identidade local é, em geral, seguida de apelos à preservação do patrimônio histórico edificado (Botelho, 2006). A articulação entre esses elementos começa a aparecer de forma mais clara na Região Portuária com o processo de implantação do projeto “Porto Maravilha”, pois, como já mencionado, as obras perpassam áreas que possuem diversos imóveis tombados e outros em processo de tombamento.

Na Região Portuária as obras do projeto “Porto Maravilha”, que estavam restaurando os Galpões da Gamboa, têm revelado novas áreas de proteção do patrimônio cultural com a descoberta de ruínas do Cais do Valongo e do Cais da Imperatriz embaixo da Av. Sacadura Cabral e redondezas⁶⁶. A atenção pública ao conjunto de achados pressiona a gestão pública

⁶⁶ Reportagens: “Rio descobre ruínas do cais da Imperatriz e do cais do Valongo, publicada em 2 de março de 2011 pela Band <http://www.band.com.br/jornaldaband/conteudo.asp?ID=100000406107>, “Obras de restauração dos galpões do projeto Porto Maravilha custarão R\$ 7,85 milhões”, publicada em 20 de julho de 2011 pela R7 <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/prefeitura-assina-contrato-para-o-inicio-das-obras-do-projeto-porto-maravilha-20110720.html>, “Prefeitura começa restauração de galpões na zona portuária”, publicada pelo Portal O Repórter em 20 de julho de 2011 <http://www.oreporter.com/Prefeitura-do-Rio-comeca-restauracao-de-galpoes-na-zona-portuaria,5441598970.htm>, “Obras de restauração dos Galpões da Gamboa são iniciadas no Rio”, publicada pelo Portal SRZD em 20 de julho de 2011 <http://www.sidneyrezende.com/noticia/138413+obras+de+restauracao+dos+galpoes+da+gamboa+sao+iniciadas+no+rio,+> “Projeto da UNESCO vai listar 100 lugares significativos da memória da escravidão no Brasil, publicada em 22 de abril de 2012 pela Agência Brasil <http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2012-04-22/projeto-da-unesco-vai-listar-100-lugares-mais-significativos-da-memoria-da-escravidao-no-brasil>, “O tesouro encontrado nas escavações do Porto

a instaurar o projeto Urbanístico, Museológico e Arquitetônico do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana na Região Portuária do Rio de Janeiro, apresentado em junho de 2012 a partir dos estudos de um grupo de trabalho criado por decreto ao fim de 2011⁶⁷. Interessa notar como demolições podem resgatar ícones materiais desconhecidos e revelar contradições nos trabalhos de preservação, na medida em que pode haver preservação na própria demolição (Goyena, 2011).

Enquanto referências de patrimônio vão sendo negociadas na Região Portuária, o processo cerca-se não apenas de valores históricos, já presentes nos guias de turismo e reavivados ocasionalmente pelas obras, como, sobretudo, vale-se de visões de um Rio de Janeiro futurista e aberto às dinâmicas internacionais, com projetos inspirado em modelos estrangeiros e de forte apelo a uma estética do novo e do sublime⁶⁸, como o Museu do Amanhã, como o próprio nome explicita. O Museu do Amanhã é tido como “o símbolo da revitalização da Zona Portuária”⁶⁹ pelo prefeito Eduardo Paes. O projeto foi elaborado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, responsável por projetos da Barcelona olímpica e tem um design adequado ao seu nome, incomum e esplendoroso, caracteristicamente futurístico.

do Rio”, publicada em 2 de junho de 2012 pelo Yahoo Notícias via O Globo <http://br.noticias.yahoo.com/tesouro-encontrado-nas-escava%C3%A7%C3%B5es-porto-rio-212000191.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁶⁷ A criação do grupo foi efetivada em 2011 por meio do decreto nº 34803. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/81898040/DECRETO-N-34803-RJ> e em http://www.4shared.com/office/C0xJ8mDa/DECRETO_N_34803_RJ.html. Acessos em 25 de junho de 2012.

⁶⁸ Considera-se utilizar nessa análise as conceituações de “lieu d’avoir” e “lieu de memoire” (o lugar do devir, que conjuga expectativas e desejos para o futuro, e o lugar de memória, vinculado às lembranças) utilizados por Weskalnys com inspiração nos trabalhos de Pierre Nora, sobre “lieu de memoire”, e de Jaffe e Onneweer, que cunharam o “lieu d’avoir” em alusão ao termo de Nora (2010: 31). A possibilidade de uso de ambas as conceituações na Região Portuária do Rio de Janeiro pode fornecer uma análise instigante.

⁶⁹ Reportagem “Prefeitura dá início às obras do prédio do Museu do Amanhã”, publicada em 2 de novembro de 2011 pelo Portal Fator Brasil. Disponível em: http://www.revistafator.com.br/ver_noticia.php?not=179146 Reportagens mais detalhadas sobre o Museu do Amanhã: “Prefeitura do Rio apresenta conteúdo do Museu do Amanhã”, publicada em 2 de maio de 2012 pela Terra Notícias <http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI5750434-EI8139,00-Prefeitura+do+Rio+apresenta+conteudo+e+design+do+Museu+do+Amanha.html>, “Museu do Amanhã será o ícone da revitalização da Zona Portuária, diz Paes”, publicada no dia 2 de maio no Yahoo Notícias via O Globo <http://br.noticias.yahoo.com/museu-amanh%C3%A3-ser%C3%A1-%C3%ADcone-revitaliza%C3%A7%C3%A3o-zona-portu%C3%A1ria-diz-161325071.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

Para além dos museus, uma intervenção urbanística polêmica quanto à estética é a derrubada do elevado ou viaduto da Perimetral, que possui o embelezamento como única justificativa e vai demandar mudanças estruturais para o controle do trânsito durante seu desmonte. O embelezamento sem justificativa urbanística pode ser, como afirma Tavares, uma especificidade das obras arquitetônicas e urbanísticas cariocas: “A cidade do Rio de Janeiro foi, desde o século XVIII, alvo de projetos de reordenamento caracterizados pela busca de qualificação monumental” (2008: sem pp.).

O prefeito Eduardo Paes é um dos fortes opositores à permanência do viaduto, caracterizado como de aparência repugnante: “Finalmente vai conseguir retirar aquele monstro que é a perimetral em frente da cidade do Rio de Janeiro”⁷⁰. A falta de beleza do viaduto é, para o prefeito, uma das causas da decadência da Região Portuária:

“Essa é uma área de 5 milhões de metros quadrados, bem no meio da cidade, totalmente desvalorizada, esvaziada pela forma como foi tratada e também por causa do Elevado da Perimetral”. A cidade vai deixar de ter esse obstáculo”⁷¹.

Jorge Arraes, presidente da CDURP, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio, preocupa-se não apenas com o embelezamento que é promotor da demolição, como no que se construirá no redor valorizado:

“Não faz sentido demolir a Perimetral e transformar a Rodrigues Alves (avenida localizada embaixo do viaduto) em um paredão de prédios tipo Copacabana” – preocupação com distância entre os prédios. Vamos ter

⁷⁰ Reportagem “Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio”, publicada pelo Globo em 27 de dezembro de 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/12/paes-assina-contrato-para-recuperacao-da-zona-portuaria-do-rio.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁷¹ Reportagem “Primeira obra de revitalização do Porto do Rio será concluída domingo”, publicada no dia 26 de junho de 2012 pelo Jornal do Brasil via Agência Brasil. Disponível em: <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/06/26/primeira-fase-de-obras-de-revitalizacao-do-porto-do-rio-sera-concluida-domingo/>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

torres em centros de terrenos, sobrando espaço para todos os lados. E não será permitido cercar terrenos com grades e muros”⁷².

No final de 2010 o viaduto da Perimetral foi demolido simbolicamente. Em encontro dos cargos executivos dos três níveis de poder, o então presidente Luís Inácio Lula da Silva usou uma marreta para demolir uma representação do viaduto em maquete levada do Rio de Janeiro para a capital Brasília⁷³. A imagem divulgada, com prefeito, governador e presidente utilizando capacetes de operários do “Porto Maravilha” (o último com marreta em punho para a demolição do viaduto na maquete) levanta a questão da importância do impacto imagético nas propagandas de adesão às intervenções urbanísticas em curso.

Apesar dos discursos valorativos da derrubada da Perimetral, há os contrários. O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MP-RJ) instaurou no dia 27 de março um inquérito civil para investigar a obra. A ação foi motivada por representação do deputado estadual Luiz Correa da Rocha e do deputado federal Otávio Leite, candidato à prefeitura em concorrência com o atual prefeito. A investigação é promovida pela promotoria de Tutela Coletiva do Meio Ambiente e do Patrimônio Cultural⁷⁴.

Como justificativa dos gastos com a derrubada da perimetral, a CDURP afirma que a maior parte da demolição será paga com a venda de títulos imobiliários e que o impacto da obra é atrativo para futuros investidores. Segundo Luiz Lobo, diretor de operações da CDURP:

⁷² Reportagem “Jogos Olímpicos Rio 2016 já transformam o Rio de Janeiro, publicada em 7 de agosto de 2011 pelo Mais Comunidade via O Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.maiscomunidade.com/conteudo/2008-05-19/brasil/106486/OBRA-NO-PORTO-DO-RIO-COMECA-NO-PROXIMO-MES.pnhtml>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁷³ Reportagens “Lula usa marreta de borracha para “demolir” maquete de obra”, publicada em 27 de dezembro de 2010 no Último Segundo, Portal do IG <http://ultimosegundo.ig.com.br/politica/lula+usa+marreta+de+borracha+para+demolir+maquete+de+obra/n1237898142007.html>, “Porto Maravilha e também bilionário”, publicada pela Band em 28 de dezembro de 2010 <http://www.band.com.br/noticias/economia/noticia/?id=100000383220>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁷⁴ Reportagem “Ministério Público investiga demolição do elevado da Perimetral”, publicada pela R7 no dia 28 de março de 2012. Disponível em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/ministerio-publico-investiga-demolicao-do-elevado-da-perimetral-20120328.html>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

Qualquer elevado em área urbana tem poder altamente degradador. Cria sombra, ruído e ambiência extremamente desagradável. Ninguém que trabalha na área imobiliária faria um lançamento a cinco metros de qualquer viaduto⁷⁵

As referências turísticas da cidade vão sendo negociadas e deslocadas para a Região Portuária, que se cerca não apenas de valores históricos, já presentes em guias de turismo contemporâneos⁷⁶ e reavivados ocasionalmente pelas obras, como, sobretudo vale-se de visões de um Rio de Janeiro futurista e aberto às dinâmicas internacionais, com projetos inspirado em modelos estrangeiros e de forte apelo a uma estética do novo e do sublime, especialmente o formulado para o Museu do Amanhã, como o próprio nome explicita. A partir desses interesses pode-se perceber o estabelecimento de narrativas relacionadas ao interesses de construção da cidade como destino turístico⁷⁷. Interessa pensar como obras e lugares selecionados para embelezamento e potencialmente turísticos vão sendo compostos e

⁷⁵ Reportagem “‘Minhocão’ carioca deve ir ao chão em 3 anos”, publicada pela Folha de São Paulo em 15 de abril de 2012. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/37241-minhocao-carioca-deve-ir-ao-chao-em-3-anos.shtml>. Todas as reportagens foram consultadas pela última vez no dia 13 de julho de 2012.

⁷⁶ Foram analisados os seguintes guias de turismo: *Turismo Ecológico: Rio de Janeiro: Brasil*. São Paulo: Ed. Empresa das Artes. Série Guias Empresa das Artes de Turismo Ecológico do Brasil. 2003. 287 p.; *Frommer's Rio de Janeiro*. São Paulo: Julio Louzada Publicações. 2000 419 p.; SOUZA, Ferdinando Bastos de. *Guia de Marcos Cariocas: 356 marcos relevantes do Rio em 15 mapas* [ed. em inglês: *Rio's landmarks guide*]. Rio de Janeiro: Documenta Histórica. 2007, 234 p.; ROBINSON, Alex. *Top 10 Rio de Janeiro*. São Paulo: Publifolha. 2011, 126 p.; MENEZES, Christiano (org.). *Rio Diferente: guia gay carioca*. Rio de Janeiro: Aeroplano Ed. 2007, 191 p.; *Onde?: guia cultural do centro*. Rio de Janeiro: Expressão e cultura. 2000. 52 p.; TAVARES, Christiane. *Guia Rio de Janeiro com crianças*. Rio de Janeiro: Ediouro. 1997, 348 p.; SAYÃO, Jorge e MADUREIRA, Ana Lúcia Maria. *Guia do Rio 2000* [ed. em inglês: *The smart tourist guide: Guia do viajante inteligente*]. Rio de Janeiro: Frente. 2000, 212 p.; *Rio de Janeiro Cidade e estado: Guia de turismo Michelin*. 311 p. [publicado entre 1987 e 1991. sem informação sobre editoração]; RIGOT, Virginia. *Rio de Janeiro: seu guia passo-a-passo* [versão em inglês com o título acrescido de *english version*]. Publifolha. 2005 [sem numeração de páginas]; ROCHA, Luiz. *Rio e arredores*. Rio de Janeiro: Luiz Rocha. 1991 [sem numeração de páginas]; PICKARD, Cristopher. *Rio: the guide*. Rio de Janeiro: Zylon Ed. [1983] 1995 [sem numeração de páginas]; BUËL, Romaric Sulger, FLEURY, Theodore, BROCHIER, Vicent et alli. *Rio de Janeiro: Brésil*. Paris: Guides Aller e Retour Gallimard. 1998, 144 p.; *Guia do Executivo: Rio de Janeiro e BR-040*. Rio de Janeiro: Gazeta Mercantil. [publicado entre 1997 e 2001], 298 p.

⁷⁷ Visualizados, por exemplo, nas reportagens “Revitalização da zona portuária do Rio já valoriza imóveis da região”, publicada pelo portal R7 (rede Record) em 25 de junho de 2011 <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/revitalizacao-da-zona-portuaria-do-rio-ja-valoriza-imoveis-da-regiao-20110625.html>, e na descrição da iniciativa estratégica do “Porto Maravilha” no já mencionado plano estratégico 2013-2016: “valorização do patrimônio histórico e cultural e incremento do turismo na região”.

quais os discursos sobre eles são articulados⁷⁸. A Região Portuária destaca-se do cenário carioca justamente por ser considerada como um lugar que virá a ser turístico em uma cidade já reconhecida como destino privilegiado.

Bibliografia:

- ABREU, Maurício de. [1987] 2010. *Evolução Urbana no Rio de Janeiro*. 4ª ed. Rio de Janeiro: IPP, 155 pp.
- ALEM, Adriano. 2007. Breve relato sobre a formação das divisões administrativas na cidade do Rio de Janeiro. 2ª ed., 2010. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (IPP). *Coleção Estudos Cariocas*. Rio de Janeiro, 67 pp. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2391_Breve%20relato%20sobre%20a%20forma%C3%A7%C3%A3o%20das%20divis%C3%B5es%20administrativas%20na%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf. Acesso em 23.06.2012.
- ANDREATTA, Verena, CHIAVARI, Maria Pace, REGO, Helena. 2009. “O Rio de Janeiro e sua orla: história, projetos e identidade carioca”. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (IPP). *Coleção Estudos Cariocas*. Rio de Janeiro, 16 pp. Disponível em: www.armazemdedados.rio.rj.gov.br. Acesso em 28.07.2010.
- BOTELHO, Tarcísio. 2006. “A revitalização da região central de Fortaleza (CE): novos usos dos espaços públicos da cidade”. In: FRÚGOLI JR., Heitor, ANDRADE, Luciana Teixeira de, PEIXOTO, Fernanda Arêas (orgs.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. Belo Horizonte: PUC- Minas/Edusp, pp. 45-67.
- CODDOU, Flávio. 2010. Existe vida após os Jogos? Reconversão ou desmontagem?. *Drops*, n. 1, ano 11, sem paginação. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/drops/11.037/3539>. Acesso em 22.11.2011.
- COMITE POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. 2012. *Megaeventos e violações dos direitos humanos no Rio de Janeiro*. Dossiê. Rio de Janeiro, 90 pp. <http://comitepopulario.wordpress.com/2012/04/20/baixe-agora-dossie-megaeventos-e-violacoes-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em 23.04.2012.
- CORDEIRO, Graça Índias, COSTA, António Firmino da. 1999. “Bairros: contexto e intersecção”. In: VELHO, Gilberto (org.). *Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*. 3ª ed., 2006. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., pp. 58-79.
- FREHSE, Fraya. 2011. *Ô da rua! O transeunte o advento da modernidade em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 631 pp.
- FRÚGOLI JR., Heitor. 2006. *Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 254 pp.

⁷⁸ Pode-se pensar, como propõe Fortuna a partir da leitura de Simmel, na “escolha da cidade como objeto estético” e na “própria sociedade enquanto experiência estética”. Fortuna elabora essas breves considerações a partir da leitura de Simmel que percebe a estética como um dos condicionantes da vida social (1898, 1906).

- GOYENA, Alberto. 2011. Architecture Inside Out: Urban Transformations Through the Perception of Demolition Engineers. *Vibrant, Virtual Brazilian Anthropology*. Dossier “Urban Anthropology”, v. 8, n. 2, pp. 580-608. Disponível em: <http://www.vibrant.org.br/portugues/artigosv8n2.htm>. Acesso em 16.12.2011.
- INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (IPP). 2003. “Aproveitamento imobiliário da região do Porto do Rio”. In: _____. *Coleção Estudos Cariocas*. Rio de Janeiro, 22 pp. Disponível em: www.armazemdedados.rio.rj.gov.br. Acesso em 28.07.2010.
- MACROFUNÇÃO HABITAR O CENTRO. 2003. “A retomada do Centro da cidade”. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (IPP). *Coleção Estudos Cariocas*. Rio de Janeiro, 22 pp. Disponível em: www.armazemdedados.rio.rj.gov.br. Acesso em 28.07.2010.
- MAGALHÃES, Roberto Anderson M. 2011. Porto Maravilha: novo nome para antigas idéias. *Minha cidade*, ano 11, sem paginação. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.126/3733>. Acesso em 22.11.2011.
- MOREIRA, Clarissa. 2011. Porto do Rio: um apelo. *Minha cidade*, n.2, ano 12. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/12.134/4024>. Acesso em 22.11.2011.
- ROCHA, Oswaldo Porto. 1995. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870 – 1920*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 183 pp. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/biblioteca_carioca_pdf/era_demolicoes_hab_pop.pdf. Acesso em: 13.06.2012.
- RUBINO, Silvana. 2006. “Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas”. In: FRÚGOLI JR., Heitor, ANDRADE, Luciana Teixeira de, PEIXOTO, Fernanda Arêas (orgs.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. Belo Horizonte: PUC- Minas/Edusp, pp. 68-97.
- SAMPAIO, Julio. 2007. A persistência da subutilização dos centros das metrópoles brasileiras: o estudo de caso do Corredor Cultural do Rio de Janeiro. *Fórum Patrimônio: Ambiente construído e patrimônio sustentável*, vol. 1, nº 1. Belo Horizonte, pp. 104-134. Disponível em: http://www.forumpatrimonio.com.br/view_full.php?articleID=90&modo=1. Acesso em 30.07.2010.
- SENNETT, Richard. [1977] 1988. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 448 pp.
- SIGAUD, Marcos Frota. 2007. “Caracterização dos domicílios na cidade do Rio de Janeiro”. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (IPP). *Coleção Estudos Cariocas*. Rio de Janeiro, 30 pp. Disponível em: www.armazemdedados.rio.rj.gov.br. Acesso em 28.07.2010.
- VELHO, Gilberto. 1973. *A utopia urbana: um estudo de Antropologia Social*. 6ª ed., 2002. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 114 pp.