

BIANCA TEIXEIRA MORET PACHECO

INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO PARA OS JOGOS OLÍMPICOS DE 2016: um olhar sobre a Zona Portuária

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

PUC-CAMPINAS

2020

BANCA EXAMINADORA

Orientadora

Profª Drª Maria Cristina da Silva Schicchi
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Convidados

Profª Drª Ana Paula Farah
Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof. Dr. Vitor Stuart de Pieri
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Suplentes

Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior
Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Eunice Helena Abascal
Pontifícia Universidade Presbiteriana Mackenzie

Ficha catalográfica elaborada por Fabiana Rizziolli Pires CRB 8/6920
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

306.4819
P116i

Pacheco, Bianca Teixeira Moret

Intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro para os Jogos Olímpicos de 2016: um olhar sobre a zona portuária / Bianca Teixeira Moret Pacheco. - Campinas: PUC-Campinas, 2021.

137 f.: il.

Orientador: Maria Cristina da Silva Schicchi.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2021.

Inclui bibliografia.

1. Turismo cultural. 2. Patrimônio cultural. 3. Renovação urbana - Rio de Janeiro (RJ). I. Schicchi, Maria Cristina da Silva. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD - 22. ed. 306.4819

BIANCA TEIXEIRA MORET PACHECO

"INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO PARA OS JOGOS OLÍMPICOS DE 2016: UM OLHAR SOBRE A ZONA PORTUÁRIA"

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Dissertação defendida e aprovada em 26 de fevereiro de 2021 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Ana Paula Farah

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Vitor Stuart de Pieri

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, acima de tudo, aos meus pais, que me deram todo o suporte e o amor necessário para que eu pudesse concluir essa etapa, e aos meus irmãos que, mesmo distantes, sempre se fizeram presentes de alguma forma.

Agradeço imensamente à minha orientadora, a Cris, por todo o apoio que me deu e por ter acreditado em mim, mesmo quando eu não acreditei. Me sinto muito feliz por ter tido como orientadora alguém tão dedicada, tão sábia e que é, realmente, uma orientadora, em todos os sentidos da palavra.

Sou muito grata aos professores avaliadores, Vitor e Ana, por todo o carinho que tiveram e tem comigo, obrigada pelos ensinamentos, pela paciência e pelas conversas. Meu muito obrigada, também, aos professores e funcionários da PUC-Campinas, especialmente à Paula Freitas, sempre tão solícita e gentil.

À Adriana, à Anamaria, ao Otávio, ao Felipe e à Mariana, obrigada por todos os momentos maravilhosos nesses dois anos. Espero que nossa jornada não pare por aqui. Aos meus amigos que seguiram com a minha ausência e respeitaram todos os meus momentos, eu amo vocês. Agradeço especialmente ao Pedro: sem você eu não teria conseguido.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

RESUMO

A presente dissertação de mestrado buscou investigar as possíveis relações entre o turismo cultural e o patrimônio cultural, no contexto das intervenções realizadas na cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 2009 e 2019, através da análise do projeto Porto Maravilha para os Jogos Olímpicos de 2016. Nesse sentido, buscou-se identificar os motivos e as consequências da patrimonialização do Sítio Arqueológico Cais do Valongo em contraste com equipamentos projetados com o intuito de mudar a imagem da região portuária, de modo a entender a atuação do projeto através da parceria público-privada, com ênfase na discussão sobre as ações para a preservação da memória presente no território e o incentivo à atividade turística realizada na área. A metodologia consistiu em análise histórica-crítica da implantação do projeto, revisão bibliográfica de temas das áreas de turismo cultural e patrimônio cultural, megaeventos e revitalização de centros históricos e *waterfronts*. Também foi realizada pesquisa documental e técnica sobre os projetos e os roteiros turísticos propostos para a área dispostos. Como resultado, foi possível concluir que, embora o poder público tenha se apropriado da memória afrodescendente presente no território, para projetar a capital carioca no âmbito das cidades globais, através da patrimonialização e institucionalização dos remanescentes arqueológicos encontrados durante a implantação do projeto, permaneceram contradições e conflitos entre os discursos e a atuação/gestão permanente dos agentes públicos e privados que revelaram o real interesse do projeto e colocam em questão suas principais premissas.

Palavras-chave: turismo cultural; patrimônio cultural; patrimonialização; Porto Maravilha.

ABSTRACT

This master's dissertation sought to investigate the possible connections between cultural tourism and cultural heritage, in the context of the interventions carried out in the city of Rio de Janeiro between the years 2009 and 2019, through the analysis of the Porto Maravilha project for the 2016 Olympic Games. In this sense, it was sought to identify the reasons and consequences of the patrimonialization of the Valongo Wharf Archaeological Site in contrast with equipment designed to change the image of the port region, in order to understand the performance of the project through the public-private partnership, with emphasis on the discussion of actions to preserve the memory linked to the territory and encourage tourism activity in the area. The methodology consisted of a historical-critical analysis of the project's implementation, a bibliographic review of themes in the areas of cultural tourism and cultural heritage, mega-events and the revitalization of historical centers and waterfronts. Documentary and technical research was also carried out on the projects and tourist routes proposed for the area. As a result, it was possible to conclude that, although the public authorities have appropriated the afro descendant memory present in the territory in order to project Rio de Janeiro in the scope of global cities, through the patrimonialization and institutionalization of the archaeological remnants found during the implementation of the project, contradictions and conflicts remained between the discourses and the permanent action/management of public and private agents that revealed the real interest of the project and questioned its main premises.

Keywords: cultural tourism; cultural heritage; patrimonialization; Porto Maravilha.

LISTA DE ABREVIATURAS

AEIU	Área de Especial Interesse Urbanístico
ANPTrilhos	Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos
APA	Área de Proteção Ambiental
APAC	Áreas de Proteção do Ambiente Cultural
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto
CEF	Caixa Econômica Federal
CEPACS	Certificados de Potencial Adicional de Construção
FEUDUC	Fundação Educacional Duque de Caxias
FGTS	Fundo de Garantia Por Tempo de Serviço
FIIPM	Fundo de Investimento Imobiliário do Porto Maravilha
HIS	Habitação de Interesse Social
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IDG	Instituto De Desenvolvimento E Gestão
INEPAC	Instituto Estadual do Patrimônio Cultural
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Natural
IPN	Instituto de História e Memória Pretos Novos
MAR	Museu de Arte do Rio
MTUR	Ministério do Turismo
OUC	Operação Urbana Consorciada
OUCPM	Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha
PPP	Parceria Público-Privada
RDE	Rota do Escravo
RIOCEPTUR	Centro de Pesquisas e Estudos Aplicados ao Turismo da Cidade do Rio de Janeiro
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UPP	Unidades de Polícia Pacificadora
VLT	Veículo Leve Sobre Trilhos

LISTA DE IMAGENS

Figura 1. Área da APA SAGAS.	32
Figura 2. Museu do Amanhã.	35
Figura 3. Museu de Arte do Rio (MAR).....	35
Figura 4. Light Railway (VLT) em Docklands, Londres.	40
Figura 5. VLT em Dublin.	41
Figura 6. VLT – Praça Mauá.	42
Figura 7. VLT na Praça Mauá.	42
Figura 8. Mapa Turístico do VLT (modificado).	45
Figura 9. Quantificação de embarques e desembarques por estação.....	48
Figura 10. VLT – Parada Cinelândia.	49
Figura 11. VLT – Praça XV.....	49
Figura 12. Recorte do “Mapa Rio Metropolitano de Transportes”.....	51
Figura 13. Principal motivo da viagem no VLT.	52
Figura 14. VLT passando pela Central do Brasil.	53
Figura 15. VLT – Estação Santos Dumont.	54
Figura 16. Imagem aérea da distribuição dos equipamentos dentro da área de estudo.	Erro! Indicador não definido.
Figura 17. Imagem aérea da distribuição dos equipamentos fora da área de estudo.	84
Figura 18. Catedral de São Sebastião do Rio de Janeiro.	87
Figura 19. Museu do Amanhã.	88
Figura 20. Mural Etnias e Boulevard Olímpico.	89
Figura 21. Museu de Arte do Rio – MAR.....	92
Figura 22. Representação do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana segundo disposto no site do Porto Maravilha.....	105
Figura 23. Imagem aérea da distribuição dos equipamentos ligados à memória afrodescendente.....	Erro! Indicador não definido.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Comparação entre os roteiros que se limitam à área de estudo e os que a extrapolam.....	85
Gráfico 2. Quantificação de roteiros por equipamento dentro da área de estudo.	86
Gráfico 3. Quantificação de roteiros por equipamento fora da área de estudo.	94
Gráfico 4. Classificação dos roteiros em relação ao objetivo	97
Gráfico 5. Objetivo dos roteiros, divididos em dentro e fora da área de estudo.	98
Gráfico 6. Quantificação de meios de transporte utilizados em cada roteiro.....	99
Gráfico 7. Quantificação de idiomas oferecidos por cada roteiro.	101
Gráfico 8. Quantificação da duração dos roteiros, por intervalos de 4 horas.	102

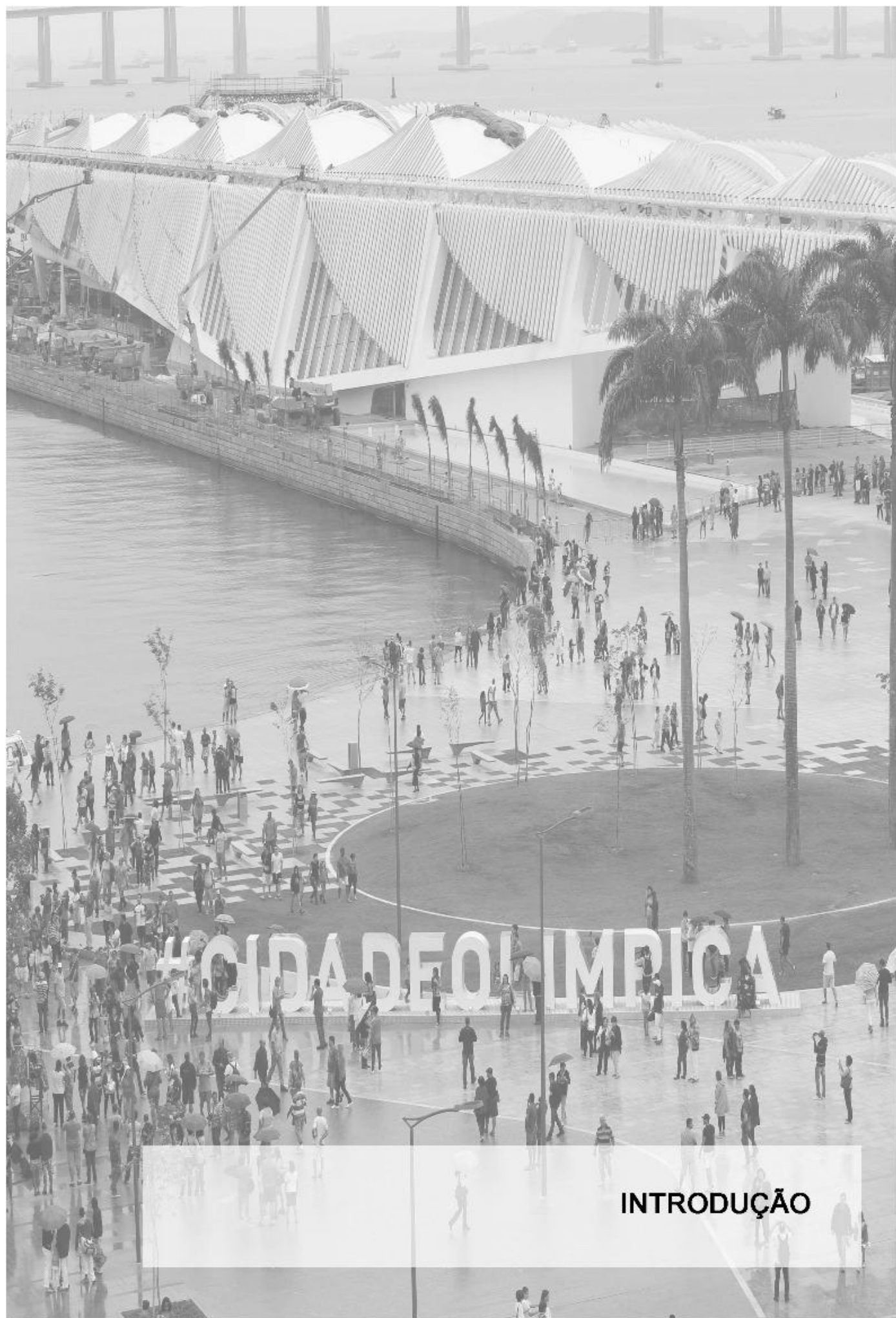
Gráfico 9. Classificação dos roteiros, de acordo com os intervalos de valores cobrados.....	103
Gráfico 10. Quantificação de roteiros que visitam as paradas do Circuito de Herança Africana. ³¹	106

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Comparação do preço do metro quadrado nos bairros do Porto Maravilha	115
--	-----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. PORTO MARAVILHA: CONTEXTO INTERNACIONAL E O PROJETO	20
1.1. Megaeventos e grandes projetos de intervenção urbana	21
1.2. Modelo Barcelona	24
1.3. Projeto Porto Maravilha Erro! Indicador não definido.	
1.4. Veículo Leve sobre Trilhos: novo conceito de mobilidade urbana? ... Erro! Indicador não definido.	
1.4.1. Perfis dos usuários e os bairros cortados pelas linhas	44
2. MEMÓRIA, PATRIMÔNIO CULTURAL E TURISMO	53
2.1. Patrimonialização do Cais do Valongo e a metamemória do território simbólico-cultural	54
2.2. A relação turismo-patrimônio cultural	67
3. ROTEIROS TURÍSTICOS	78
3.1. Análise dos roteiros propostos para a área	79
3.1.1. Os roteiros como fontes da pesquisa	95
3.1.2. Roteiros alternativos	96
3.1.3. Análise dos dados dos roteiros	97
3.1.4. Os roteiros ligados à memória afrodescendente	101
4. AS CONTRADIÇÕES DO PORTO MARAVILHA	110
4.1. Os objetivos e os resultados do Porto Maravilha	111
CONCLUSÃO	Erro! Indicador não definido.
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	125



INTRODUÇÃO

A partir de meados da década de 1980, um novo paradigma de gestão urbana surgiu e se difundiu por diversas cidades do mundo. Os países capitalistas avançados começaram a se apoiar nas lógicas de gestão empresarial para a administração de cidade, como o marketing e o planejamento estratégico (HARVEY, 1996).

Sabaté e Tironi (2008) atribuem essa mudança nas lógicas de intervenção urbanística principalmente ao modelo neoliberal impulsionado pela globalização, o que faz com que o cerne dessas intervenções seja a questão da competitividade urbana (VAINER, 2011); por isso, os governos passaram a atuar na imagem das cidades, com o objetivo de se projetar no mercado competitivo de cidades (MOLINA, 2014), ao mesmo tempo em que tentavam resolver as problemáticas presentes no seu território, como as desigualdades sociais e os problemas ambientais urbanos (SILVA, 2012).

Para tanto, os esforços passaram a ser direcionados para atrair investidores, empresas, turistas e até mesmo novos habitantes, através de grandes projetos de intervenção realizados a partir de parcerias público-privadas. Essa tendência, ainda que possa gerar a revalorização da vida urbana, também pode causar a renúncia à especificidade e à identidade de cada local (SABATÉ e TIRONI, 2008), na medida em que se prioriza a posição elevada no ranking comparativo.

Como lembra Compans (2004), a utilização de estratégias empresariais para a gestão urbana gera uma percepção da cidade como empresa e, ao mesmo tempo, como mercadoria. Utilizando-se do marketing e do planejamento estratégico, a cidade-empresa busca se projetar no mercado da melhor forma possível, transformando, metaforicamente, equipamentos, serviços e trabalhadores em mercadorias.

Os megaeventos se consolidaram, nesse período, como catalisadores destes grandes projetos, como a desculpa perfeita para atuar na imagem da cidade e, conseqüentemente, atrair capitais, bens e serviços, tirando do papel projetos que, sem a projeção gerada pela realização de eventos de tamanho porte, demorariam muito mais ou nunca seriam realizados em sua totalidade (SABATÉ e TIRONI, 2008).

Frequentemente, estes projetos utilizam o discurso da recuperação de antigas áreas degradadas ou esvaziadas, como as áreas centrais e portuárias pós-industriais. Estas, por comumente serem lugares ricos em patrimônio cultural, se colocam, como lembra Mesentier (2013), no centro de políticas públicas de reestruturação da metrópole, uma vez que o valor patrimonial é um potencial fator de atração de atividades produtivas, tais quais o turismo. Segundo o autor, quando os bairros centrais são os lugares patrimoniais da cidade, passam a ser dotados de uma “qualidade especial do ambiente urbano” (MESENTIER, 2013).

Além disso, a combinação de centralidade e acessibilidade, além da grande extensão de áreas dotadas de infraestrutura, faz com que os olhares se voltem para as áreas portuárias como potenciais locais turísticos atrativos (TALESNIK e GUTIÉRREZ, 2002). Por isso, é frequente a refuncionalização turística surgir como um dos grandes motes destas intervenções (PAES, 2017).

O patrimônio cultural reflete as “marcas de distinção” que remetem a situações vividas por certo grupo social (VELOSO, 2006), e a atividade turística deve, como premissa, explorar as características identitárias e as tradições locais para que a nova imagem turística da cidade seja compatível com a memória coletiva pré-existente (CARVALHO, 2015). A refuncionalização turística, portanto, ao atrair olhares para a cultura local, é uma oportunidade de evidenciar e valorizar as memórias coletivas ligadas ao território.

Dessa forma, na medida em que a cultura guia a seleção do que tem valor para a sociedade (PAES, 2017), e o patrimônio cultural reflete a memória de um grupo, bem como seus referenciais sociais, espaciais, históricos e existenciais (CRUZ, 2012), podemos assumir que a seleção do patrimônio a ser valorizado é também a seleção da memória a ser exaltada.

No entanto, como lembra Harvey (1996), a competição interurbana gerada pelo chamado empresariamento urbano funciona como um “poder coercitivo externo” sobre as cidades, forçando-as a reproduzirem modelos tanto de intervenções mais gerais quanto de empreendimentos específicos, de modo que se adaptem à lógica do

desenvolvimento capitalista. Surgem, por exemplo, museus de proporções monumentais que pouco se relacionam com o ambiente pré-existente, com a história ou a cultural local ou, como sugere Harvey (1996), empreendimentos imobiliários similares nas orlas, como aquários e parques de diversão (TALESNIK e GUTIÉRREZ, 2002). Essa homogeneização acaba por gerar uma desvalorização da cultura e da história local, subjugando-as aos padrões da estética dominante.

São inúmeros os casos de cidades que se inserem nessa tendência de intervenções urbanísticas, mas o caso mais emblemático é o do planejamento estratégico de Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992. Em 1986, a cidade foi nomeada para sediar os Jogos de 1992 e, desde então, foram realizadas intervenções de várias escalas em quatro áreas da cidade, conectadas por vias rápidas (GIACOMET, 2008), a partir da parceria público-privada comum a esse tipo de gestão. Além disso, foi criada a frente marítima para o projeto da Vila Olímpica e o Port Vell foi refuncionalizado, contando com restaurantes e centros culturais.

Outro exemplo relevante é o do Puerto Madero, em Buenos Aires, mais próximo ao objeto de estudo. Apesar de já haver o desejo de transformar a área há muitas décadas, só em 1989 as ações no Porto Madero começaram a ser realizadas (TALESNIK e GUTIÉRREZ, 2002). Com a Corporação Antigo Porto Madero, integrada pela prefeitura e o governo nacional, em 1990, foi realizado um concurso nacional de ideias, de onde surgiu o plano de intervenção para o porto. O projeto consistiu, basicamente, em uma grande área verde, contando com hotéis, áreas culturais, além de restaurantes e prédios residenciais (COLCHETE FILHO et al., 2020). Hoje, é uma área da cidade que ainda atrai muitos turistas, embora tenha se tornado notadamente uma área elitizada.

Em 2009, após ser nomeada como sede da Copa do Mundo de 2014 e, especialmente, dos Jogos Olímpicos de 2016, a cidade do Rio de Janeiro, objeto deste estudo, foi mais uma a passar por grandes transformações em seu território, na tentativa de se projetar internacionalmente como uma cidade global e criativa, abertamente inspirada no planejamento estratégico de Barcelona e apostando no turismo como vocação.

Para isso, a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, em conjunto com os governos estadual e federal, lançou a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM), a maior Parceria Público-Privada (PPP) do país, que abrangeu os bairros de Santo Cristo, Gamboa e Saúde, além de trechos do Caju, do Centro, da Cidade Nova e São Cristóvão, totalizando 5 milhões de metros quadrados (m²).

O projeto apostou na construção de equipamentos culturais de grande porte para atrair os olhares internacionais, como o Museu do Amanhã, o Museu de Arte do Rio (MAR) e o AquaRio, em intervenções de mobilidade urbana, com a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e na renovação de espaços públicos, com o exemplo da demolição do Viaduto da Perimetral.

A Zona Portuária do Rio de Janeiro possui uma história que remonta às origens da cidade e da colonização no Brasil. Quando a cidade era capital do império, a região do porto era o local de entrada de africanos escravizados e se tornou, no decorrer do tempo, espaço de representatividade desse grupo social.

Considerando esse contexto, relativo a processos que se tornaram paradigmas de formas de intervir nas cidades, a partir dos anos 1990, essa pesquisa propõe-se a discutir as ações e os efeitos da implantação do Projeto Porto Maravilha sobre o território da zona portuária, com foco especial nas atividades turísticas e culturais. A pesquisa foi dividida em quatro capítulos.

No capítulo I, por meio de análise histórico-crítica, abordam-se os projetos e planos voltados para a área central e portuária da cidade do Rio de Janeiro, com a análise da proposta e implementação do Projeto Porto Maravilha e o funcionamento do Veículo Leve sobre Trilhos, modal proposto como elemento de conexão entre os equipamentos existentes e os previstos para a área.

No capítulo II, a análise procura oferecer um contraponto entre o turismo cultural e a memória coletiva local, partindo da indagação sobre os efeitos do turismo cultural sobre a valorização da identidade e a cultura locais, com especial atenção às comunidades envolvidas nos processos de mudança.

No capítulo III, a análise se concentra nos roteiros turísticos voltados para a área de estudo, levantados no site Tripadvisor (tripadvisor.com.br), em contraste com os dados pesquisados no roteiro institucionalizado listado no site oficial do Projeto Porto Maravilha (Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana) e com a Pesquisa de Perfil do Usuário do VLT, realizada pelo Instituto Datafolha, sob encomenda da Concessionária VLT Carioca. Esses dados permitem construir um panorama do imaginário turístico da cidade que é promovido pelos empreendedores privados ligados ao turismo e da privatização deste serviço, com consequências importantes para a manutenção de culturas locais minoritárias.

O capítulo IV apresenta a síntese e o cruzamentos das análises feitas no capítulo III em relação aos dados apresentados nos outros capítulos, na tentativa de responder à pergunta principal da pesquisa e de apontar as contradições encontradas entre o projeto pensado e o efetivamente colocado em prática.

A partir do objetivo geral do trabalho, foram definidos os objetivos específicos:

- 1) compreender o papel dos roteiros turísticos no reconhecimento e uso dos patrimônios culturais pela população, em especial, os que se utilizam do VLT na realização das atividades;
- 2) identificar os equipamentos culturais e patrimônios mais valorizados e visibilizados pela indústria do turismo;
- 3) identificar as atividades culturais e as memórias coletivas presentes no território e ausentes dos itinerários turísticos;
- 4) compreender a atuação dos órgãos e instituições públicas na promoção do turismo da área.

Para alcançar os objetivos propostos, a pesquisa foi dividida em 5 etapas:

- 1- Levantamento bibliográfico de temas como: “regeneração de centros urbanos”; “megaeventos”; “revitalização de áreas portuárias”; “waterfronts”; “turismo cultural”; “memória coletiva”; “patrimônio cultural”;

- 2- Levantamento bibliográfico de trabalhos acadêmicos que tratam do Porto Maravilha sob diversas óticas (arquitetura e urbanismo, sociologia, turismo), de

forma a ter uma compreensão abrangente do projeto e de seus efeitos no ambiente urbano e na população local, bem como no turismo promovido na área;

3- Levantamento e análise documental do projeto;

4- Análise da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e do seu funcionamento atual, em especial em relação à realização da atividade turística na área;

5- Compilação, classificação e análise de roteiros turísticos propostos para a área de estudo em sites de promoção turística e dos órgãos municipais.

Na primeira etapa, a análise bibliográfica concentrou-se nos aspectos mais gerais dos processos pelos quais o centro do Rio e, mais especificamente, a região do Porto passaram nos últimos 30 anos. Tais processos, conforme já foi apontado, se alinharam a transformações ocorridas em áreas portuárias, centros históricos ou áreas desativadas de cidades capitais de vários países, em que a forma de atuar e os efeitos produzidos por grandes projetos urbanos e de gestão público-privada foram conduzidos a partir de eventos-oportunidades (jogos olímpicos, copas, exposições universais), com o objetivo de inserir tais áreas no mapa de cidades globais. Tais transformações, entretanto, não foram necessariamente voltadas ou incorporadas pelas populações originais. Neste sentido, procurou-se compreender se o Projeto Porto Maravilha se alinhou completamente a este modelo ou se, dada as circunstâncias advindas da crise financeira a partir dos anos 2018, esse processo apresentou mudanças significativas a serem consideradas na leitura das transformações operadas no espaço.

Na segunda etapa, foi realizada a análise das propostas do Projeto Porto Maravilha; cabe aqui salientar que o site da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ) não possui quase nenhum arquivo relativo ao projeto e a análise documental precisou ser realizada a partir do disposto no site do próprio projeto: portomaravilha.com.br. O próprio projeto é apresentado em forma de uma apresentação de slides, bem resumida, sem muitos detalhes. Em 2020, o site foi

atualizado e mais informações foram inseridas, de forma que grande parte das informações foram levantadas já na segunda metade da pesquisa.

O recorte espacial da pesquisa, a princípio, foi definido a partir do trajeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), implantado para os Jogos Olímpicos de 2016, que extrapola a área do Porto Maravilha em si, passando pelo Centro Histórico até chegar ao Aeroporto Santos Dumont. A escolha deste recorte espacial se deu a partir da premissa de que o VLT se propunha a ser um transporte de uso cotidiano e turístico, que conectaria a região central à portuária e faria a ligação entre os atrativos turísticos presentes na área.

Dessa forma, gerou-se um questionamento em relação ao funcionamento e à utilidade do modal para cidade do Rio de Janeiro e, especialmente, em relação ao seu papel de suporte à realização de atividades culturais na área (principalmente antes do período de pandemia), o que implicou realizar o cruzamento do funcionamento deste modal com os roteiros turísticos. No entanto, com as mudanças na condução da pesquisa impostas pelos sucessivos períodos de quarentena e a diminuição dos trajetos realizados, a pesquisa discutiu o papel do VLT a partir de sua relação com os roteiros turísticos analisados, e então, o recorte passou a se concentrar na região do porto (bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde) e parte do centro, e em alguns percursos que se mostraram recorrentes nestes roteiros.

Inicialmente, a pesquisa contaria também com um levantamento de campo em duas etapas. Na primeira etapa, foram pesquisados os órgãos públicos da cidade do Rio de Janeiro (Secretaria Municipal de Turismo, Secretaria Municipal de Urbanismo, Prefeitura, Instituto Rio Patrimônio da Humanidade) e o Instituto de Patrimônio Histórico e Natural (IPHAN), em busca de mais informações sobre o projeto, sobre o funcionamento da área e sobre o patrimônio histórico-cultural presente. Este levantamento foi realizado, porém, por se tratar de projeto em andamento, os órgãos não dispunham de material organizado para consulta.

Foi também realizada pesquisa de campo de cunho exploratório sobre a utilização do VLT, para reconhecimento da área. No entanto, a segunda parte do

levantamento de campo, que seria realizada em março de 2020 e contemplaria pesquisas junto aos agentes atuantes no turismo da área, por meio de contato presencial, não se viabilizou devido à pandemia (covid-19). Assim, a forma de coleta de dados foi modificada e realizada online.

Foram analisados o projeto funcional do VLT e a pesquisa sobre o perfil do usuário do VLT, realizada pelo Instituto Datafolha, em 2017, sob encomenda da Concessionária VLT Carioca, além de trabalhos acadêmicos que tratam do modal.

A busca pelos roteiros foi realizada através do site do Tripadvisor (tripadvisor.com.br), escolhido para a primeira fase de análise por sua relevância e por oferecer avaliações das atividades, um dos elementos incorporados na cultura do turismo contemporâneo, além de também ser utilizado por quem deseja promover seus roteiros turísticos.

Os itinerários dos roteiros foram pesquisados a partir de palavras-chave (Porto Maravilha, Porto, Boulevard Olímpico e Rio de Janeiro) e foram eliminados aqueles que não citavam nenhum dos equipamentos culturais, atrativos turísticos ou lugares dentro da área de interesse para o estudo. Após a eliminação destes, restaram 134 roteiros para a análise, que foram divididos em dois grupos: o dos que se limitam à área de estudo (53) e o dos que, além da área de estudo, abrangem outros lugares da cidade (81).

Posteriormente, foram listados e mapeados todos os pontos de parada (equipamentos culturais e lugares) presentes nos roteiros, dentro e fora da área de interesse para o trabalho. Foram contabilizados 77 pontos ao longo do traçado do VLT e 76 mais distantes, culminando em um total de 153. Foi gerada uma tabela que relaciona cada roteiro com os pontos, de forma a quantificar o número de roteiros que passam por cada ponto, para, conseqüentemente, apontar quais são os equipamentos culturais e lugares mais procurados pelos turistas e divulgados pelos agentes da indústria turística.

Os roteiros também foram classificados em relação ao seu objetivo (exemplo: lazer ou histórico); dentro da classificação “histórico”, foram subclassificados em relacionados à memória afro-brasileira e outros; foram classificados também os roteiros alternativos. As duas classificações foram subdivididas de modo a separar os roteiros que se limitam à área e os que a extrapolam.

Foram coletados dados gerais dos roteiros, como o meio de transporte que utilizam no deslocamento, os idiomas em que são oferecidos, os valores cobrados e a duração dos percursos.

Os valores cobrados foram divididos em intervalos de 300 reais, de modo a sintetizar os dados em um gráfico; da mesma forma, a duração também foi dividida em intervalos de 4 horas (média da maioria dos roteiros), com o mesmo objetivo.

Os gráficos acerca dos meios de transporte utilizados e dos idiomas oferecidos não totalizam 100%, na medida em que a maioria dos roteiros utiliza mais de 1 meio de transporte no decorrer do percurso e é oferecido em mais de 1 idioma.

Além dos 134 roteiros, foi analisado o Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana – o único roteiro listado no site do projeto -, criado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, através da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP), e atualmente administrado pelo Instituto dos Pretos Novos, de modo a cruzar suas informações e itinerário com os circuitos realizados por agentes privados.

Os dados coletados serviram de base para a compreensão dos processos e das dinâmicas presentes da área e para responder à pergunta da pesquisa: quais foram/são os efeitos das intervenções realizadas no âmbito das intervenções do Porto Maravilha no turismo cultural e no uso e apropriação dos patrimônios culturais da área?



CAPÍTULO 1
PORTO MARAVILHA:
O CONTEXTO INTERNACIONAL E O PROJETO

1.1. Megaeventos e grandes projetos de intervenção urbana

A mudança de paradigma de gestão urbana observada desde as décadas de 1970 e 1980 é atribuída ao modelo neoliberal impulsionado pela globalização (SABATÉ e TIRONI, 2008); como explicam Theodore et al. (2009):

Desde seu surgimento, no final da década de 1970, as doutrinas neoliberais se utilizaram para justificar diversos projetos, primeiro nos países do mundo industrializado mais antigo e depois nos países do hemisfério sul, como: a desregulação do controle do Estado sobre a indústria; as ofensivas contra o trabalho organizado; a redução de impostos corporativos; a contração ou privatização dos recursos e serviços públicos; o desmantelamento dos programas de bem-estar social; a ampliação da mobilidade do capital internacional; e a **intensificação da competição entre localidades**. Nesse sentido, até a metade dos anos 80, o neoliberalismo já havia se convertido na **forma dominante da globalização capitalista**, tanto política quanto ideologicamente.

Dentro do contexto desse aumento de competição entre as localidades, as cidades se converteram em espaços propícios para a experimentação de políticas neoliberais, como o marketing territorial, as parcerias público-privadas e novas formas de promoção local (THEODORE et al., 2009). Os autores chamam essa nova forma de urbanização de “urbanização neoliberal”, na medida em que as cidades se tornam os espaços centrais para a “reprodução, transmutação e contínua reconstituição do próprio neoliberalismo” (THEODORE et al., 2009).

É nesse sentido que, utilizando-se de conceitos-chave da gestão empresarial, como o marketing e o planejamento estratégico, surge o empresariamento urbano (HARVEY, 1996), através do qual as cidades atuam em suas imagens, com o objetivo de se projetarem no mercado internacional de cidades e competirem umas com as outras pela atração de investimentos, empresas e turistas.

Para Hall (2006, p.63), parte importante da criação dessas novas imagens atrativas é a realização de megaeventos, entendidos por Roche (1994), como eventos de curta duração que produzem consequências a longo prazo para as cidades que os sediam.

Hall (2006, p.63) e Roche (1994) consideram que estes eventos de grande porte geram legados sociais, econômicos e físicos que podem ter impacto na vida dos moradores locais a longo prazo, e não só no período de duração do evento. Nesse sentido, são pelo menos três os fatores pelos quais os megaeventos se tornaram elementos centrais na competição entre cidades:

Primeiro, a infraestrutura necessária para estes eventos é, normalmente, considerada essencial para o desenvolvimento econômico, seja como uma amenidade ou como infraestrutura. Segundo, a realização de eventos é vista como uma contribuição para a vitalidade dos negócios e para o desenvolvimento econômico. Terceiro, a capacidade de atrair eventos é frequentemente considerada um indicador da capacidade da cidade ou região de competir (HALL, 2006, p.64).

Se o evento for bem-sucedido, portanto, ele produz e projeta, para a cidade, uma imagem persistente e uma identidade (ROCHE, 1994). Essa produção é normalmente considerada positiva pelos governantes, de forma que estes frequentemente alegam que os megaeventos são formas de resolver as necessidades econômicas e culturais da população local, ainda que esta população não seja envolvida ou consultada no processo (ROCHE, 1994).

Para Horne (2007), os megaeventos são atraentes para estes governantes por três razões: o aumento da audiência global de megaeventos esportivos devido ao desenvolvimento das tecnologias de comunicação de massa; o aumento do investimento de patrocinadores corporativos em Jogos Olímpicos, o que gera renda para a cidade sede; e a capacidade de os megaeventos venderem qualquer produto comercial, bem como de promoverem as cidades e regiões para o público global.

No entanto, Burbank et al. (2002) consideram arriscado o ato de buscar sediar um megaevento, porque o próprio ato de competir com outras cidades exige um dispêndio significativo de recursos, de modo que a realização de um evento de grande porte é comumente associada a contração de dívidas a longo prazo por parte dos governos locais (ROCHE, 1994).

Isso acontece porque, ao receber um megaevento do porte dos Jogos Olímpicos, por exemplo, é necessário que a cidade responda a uma série de exigências; dessa forma, é comum que os megaeventos surjam como catalisadores

de grandes projetos urbanos, utilizados como justificativa para a realização de intervenções em áreas centrais em processo de “desvitalização” ou de declínio (MOURA et al., 2006), abandonadas pelo poder público; dentre as áreas de interesse para a realização de tais projetos, se destacam as portuárias, devido às suas “potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias” (DEL RIO, 2001).

Além disso, as regiões portuárias também são frequentemente dotadas de centralidade e acessibilidade (DEL RIO, 2001), por sua proximidade aos centros históricos e de negócios, e de uma “qualidade especial do ambiente urbano” (MESENTIER, 2013), na medida em que concentram grande parte do patrimônio histórico-cultural edificado do ambiente urbano, de forma que se configuram como foco de políticas de preservação e como potencial fator de atração de turistas e investimentos.

Del Rio (2001) frisa, ainda, que a transformação ou a criação de uma nova imagem urbana é parte fundamental da revitalização de áreas centrais e portuárias, sobrepondo-a à antiga imagem de área degradada, decadente ou subutilizada.

Por ter tantas características favoráveis à atividade turística, é comum que o discurso de grandes projetos urbanos direcionados a essas áreas se apoiem na refuncionalização turística (PAES, 2017), investindo na realização do turismo cultural, recreativo, de compras e de negócios (DEL RIO, 2001).

São muitas as cidades que passaram por intervenções urbanísticas que partem dessa tendência; alguns exemplos são as cidades de Londres, Baltimore, Buenos Aires e a mais emblemática de todas, Barcelona, cujo planejamento estratégico viria a ser a inspiração para o Projeto Porto Maravilha¹, no Rio de Janeiro.

¹ Disponível em: <https://www.efe.com/efe/brasil/brasil/eduardo-paes-barcelona-foi-o-modelo-para-as-olimpiadas-do-rio/50000239-2619893>. Acesso em: 15.12.2020.

1.2. Modelo Barcelona

Há mais de um século, Barcelona se desenvolve através de eventos (GIACOMET, 2008, p.61). Andreatta (2010, p.76) cita três momentos do passado da cidade que foram ligados à realização de eventos: o primeiro é marcado pela Exposição Universal de 1888, que levou à construção do Arco do Triunfo, à implantação de indústrias e à expansão da cidade para o leste; o segundo faz referência à Exposição Internacional, em 1929, que levou ao renascimento da área de *Montjuic*, à configuração da cidade como é hoje, à expansão do sistema de transportes metropolitanos e à antecipação da construção do estádio olímpico para os Jogos Olímpicos de 1936 (que acabou não sendo realizado na cidade); e o terceiro momento, a partir de 1982, quando começaram os esforços para a renovação urbana visando a realização dos Jogos Olímpicos de 1992.

A autora também destaca a importância do Plano de Cerdá na capacidade de transformação da cidade. No século XIX, a cidade passou por um salto econômico relacionado à industrialização e ao crescimento demográfico exacerbado, que preocupou as autoridades. Decidiu-se, então, ordenar o desenvolvimento e modernizar a cidade; nesse momento, foi criado o Plano de Cerdá, também conhecido como Plano do Ensanche². O plano, criado por Ildefons Cerdá, “conferiu uma base urbana importante para Barcelona e permitiu a instalação de novas fábricas, habitações e equipamentos culturais para a nova burguesia que enriquecia” (ANDREATTA, 2010, p.72); o objetivo do plano era urbanizar o terreno plano e rural fora das muralhas, que cercavam a cidade há nove séculos, e expandir a cidade existente.

Quando as muralhas foram derrubadas, o “plano-projeto” de Cerdá passou a se fundamentar na “fluidez da circulação e na manutenção da higiene” (ANDREATTA, 2010, p.72). Também foi nesse momento que o engenheiro demonstrou preocupação em relação à integração entre porto e cidade. Por isso, a autora afirma:

² Em português, expansão (ANDREATTA, 2010, p.72).

O Plano Cerdá não somente desenhava uma nova urbanização, como também previa relações entre o porto e a cidade mutuamente enriquecedoras. Isso foi possível porque, segundo um urbanista estudioso da obra de Cerdá, 'o porto era o lugar central do seu projeto de Ensanche' (ANDREATTA, 2010, p 75).

Entre as décadas de 1930 e 1970, houve um crescimento importante da população de Barcelona devido à imigração vinda do sul da Espanha (ANDREATTA, 2010, p. 76). No início dos anos 1950, foi criado o Plano Metropolitano, com objetivo de fazer a manutenção dos espaços verdes e de definir áreas para os conjuntos habitacionais, além de adaptar o espaço aos automóveis e planejar o primeiro anel viário ao redor da cidade (ANDREATTA, 2010, p.77). Já na década de 70, foi iniciado um novo Plano Metropolitano, que destacava a importância da participação popular no processo.

Nessa década, num contexto de queda da ditadura franquista e redemocratização (COMPANS, 2004; MASCARENHAS, 2008; ANDREATTA, 2010), além da inserção da cidade no bloco europeu (MASCARENHAS, 2008), Barcelona se encontrava em um bom momento econômico.

Essa mudança política espanhola atribuiu às cidades mais autonomia econômica e política, o que refletiu diretamente no planejamento urbano (COMPANS, 2004, p.42). Essas transformações impulsionaram um processo de reestruturação urbana e econômica a partir de meados da década de 80; em 1986, a cidade foi escolhida para sediar os Jogos Olímpicos de 1992, o que, segundo Andreatta (2010, p. 67), acabou definindo a cidade como "ícone do urbanismo europeu contemporâneo".

Nesse momento, o governo aproveitou a oportunidade para tirar do papel intervenções já pensadas de um projeto de desenvolvimento municipal (o *Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Barcelona*, de 1976, criado pelo arquiteto Oriol Bohigas); no entanto, os recursos públicos não eram suficientes para cobrir os custos das intervenções, o que fez com que as obras fossem realizadas através de uma parceria público-privada, com o objetivo de melhorar infraestrutura e serviços, de modernizar e inserir a cidade no mercado competitivo global (COMPANS, 2004).

Compans (2004) afirma que, no ano anterior (1985), já haviam sido iniciadas ações de dinamização da economia, por meio da criação de empresas municipais de capital misto e melhorias na infraestrutura de transportes e telecomunicações.

No entanto, o plano estratégico tinha um foco para além dos Jogos Olímpicos (BERRI, 2017), destacando-se a preocupação com a promoção de habitações, com os equipamentos urbanos, com os espaços públicos e com a mobilidade, de forma que apenas 11% dos recursos foram aplicados às instalações olímpicas (ANDREATTA, 2010, p.79). Como explica a autora:

A decisão da política urbana defendida pela prefeitura foi, portanto, de conquistar espaços, integrá-los ao tecido urbano, revalorizar áreas periféricas e equilibrar o crescimento nocivo advindo de migrações descontroladas e da forte especulação imobiliária, toleradas por autoridades públicas em períodos anteriores (ANDREATTA, 2010, p.79).

Nesse sentido, a princípio, o plano “previa a aquisição de terrenos privados para cobrir o imenso déficit de equipamentos de uso coletivo e espaços públicos, herança de décadas de ditadura franquista e crise econômica” (MASCARENHAS, 2008), buscando a coesão social através do espaço público de qualidade (BERRI, 2017).

Andreatta (2010, p.79) explica que o projeto para os Jogos Olímpicos foi dividido em quatro áreas de intervenção - a área do parque de Montjuïc, a avenida Diagonal, o Vall d’Hebrón e a região junto da vila olímpica -, conectadas por vias rápidas (GIACOMET, 2008), que resultaram no projeto da Ronda (Anel Viário), configurada como um novo limite da cidade (ANDREATTA, 2010, p.79). Além disso, foi criada a frente marítima para o projeto da Vila Olímpica e realizada a reconversão do Port Vell.

Mascarenhas (2008, p.192) argumenta que os Jogos Olímpicos de 1992 permitiram a realização de amplas melhorias em Barcelona e que esse urbanismo apresentado em Barcelona “reflete de um modo geral a nova era: articulação de interesses privados, monumentalidade e projeção urbana”. Nesse sentido, foram concentrados muitos recursos públicos e privados, investidos em infraestrutura

urbana, objetivando sempre projetar internacionalmente a cidade e inseri-la na rede de grandes cidades europeias (MASCARENHAS, 2008).

Por outro lado, Compans (2004) ressalta que, embora se atribua um grande sucesso ao projeto – já que 70% das ações previstas foram executadas -, a injeção de recursos públicos foi maior do que o esperado. Por isso, segundo Borja (2009) explica, a cidade não conseguiu dar continuidade àquele modelo de urbanismo depois dos anos 80, uma vez que o governo municipal se encontrava muito endividado e não conseguia, portanto, manter nem o ritmo de investimentos, nem a qualidade urbana apresentada.

Ainda segundo Borja (2009), a cidade teve grande sucesso na atração dos desejados investimentos privados, mas isso gerou uma valorização do solo urbano e do metro quadrado, ao passo que as políticas de habitação foram negligenciadas. Soma-se a isso a problemática dos transportes e das infraestruturas, que, nesse momento, não eram de responsabilidade do governo municipal, mas do governo espanhol e catalão, que, no entanto, não tinham Barcelona como prioridade.

Borja (2009) afirma acreditar que a política urbana da cidade era permeada por uma política urbana democrática, que teria como objetivo a luta contra a desigualdade social e o aumento da qualidade de vida da população, por meio de acesso à habitação, equipamentos, serviços, espaços públicos, etc., destacando, como justificativa, a elaboração e execução de 300 projetos nesse sentido, divididos em todos os bairros, especialmente em áreas desfavorecidas. Além disso, o autor exalta a reabilitação de algumas destas áreas e a realocação dos moradores nas próprias áreas.

No entanto, o autor contrapõe as “luzes” dessas intervenções com as suas respectivas “sombras” (BORJA, 2009), que, nesse caso, parte do afastamento da tomada de decisões da população em geral e, especialmente, dos movimentos sociais, por meio, inclusive, da criminalização destes movimentos que “poderiam desagradar ou incomodar os cidadãos normais” (BORJA, 2009. Tradução da autora).

Frente a isso, é possível perceber que, embora seja considerado um “modelo” de intervenção e seja replicado no mundo inteiro, a experiência de Barcelona não é isenta de falhas ou de críticas.

1.3 Projeto Porto Maravilha

A Zona Portuária do Rio de Janeiro foi objeto de projetos de intervenção desde o começo do século XX e, ao longo dos anos, as políticas urbanas aplicadas ao município priorizaram os interesses das classes de mais alta renda, com estratégias de valorização do solo e embelezamento, em detrimento de medidas para enfrentar os problemas sociais. Desde a década de 1990, foram propostos vários projetos de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro; no entanto, nenhum foi aplicado de forma integral, por questões como o desalinhamento ideológico dos governos municipal, estadual e federal.

O primeiro instrumento de proteção do patrimônio cultural da cidade do Rio de Janeiro, além do tombamento, foi criado em 1998: as Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC). O Projeto SAGAS (figura 1) abrange os bairros da Saúde, da Gamboa, do Santo Cristo e parte do Centro foi uma APA (Área de Proteção Ambiental), criada em 1984. No Plano Diretor Decenal da cidade de 1992, a APA se transformou em APAC. O objetivo da criação de uma APAC é a preservação e a renovação de imóveis. Essa área continua a ser protegida no âmbito do Projeto Porto Maravilha, contando com limitações de uso e ocupação de modo a restringir alterações substanciais³.

³ Caracterização do Empreendimento. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 20/07/2020.



Figura 1. Área da APA SAGAS. Fonte: Data Rio. Disponível em: data.rio. Acesso em 11/08/2020.

Em 2009, após a nomeação da cidade do Rio de Janeiro como cidade sede da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, apoiada política e financeiramente pelos governos federal e estadual, e em parceria com o setor privado, viu a oportunidade de promover intervenções de revitalização com vistas a uma refuncionalização turística da área portuária da cidade, dita degradada e desocupada, na tentativa de atrair turistas, habitantes e investimentos privados para a área.

Maricato (2008, p.126), define revitalização como uma ação cirúrgica que visa a substituir edificações envelhecidas e desvalorizadas por edifícios novos e maiores, o que causa uma mudança na forma do uso do solo, uma vez que são instalados novos serviços ligados aos setores dinâmicos da economia, expulsando os pequenos negócios de características tradicionais e a população moradora. Portanto, como afirma Silva (2012), quem defende a renovação é o grande capital imobiliário e os proprietários privados, favorecidos pela valorização imobiliária que ela viabiliza.

No entanto, apesar de o termo revitalização ser frequentemente empregado para designar as intervenções realizadas na área, Diniz (2012) destaca que este termo remete a dar vida a lugares que a perderam. Por isso, segundo o autor, apesar de a região estar em declínio econômico desde o final da década de 1960, não se deve afirmar que se tornou um espaço sem vida quando, na verdade, é apenas um lugar

negligenciado pelo capital (DINIZ, 2012), cujo potencial econômico gera interesse de diversos agentes, públicos e privados, que se utilizam deste discurso para adequar a área aos interesses da acumulação.

A Lei Municipal nº101/2009 instituiu a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, conhecida como Projeto Porto Maravilha, para atuar na AEIU (Área de Especial Interesse Urbanístico) da Região Portuária do Rio de Janeiro. A AEIU abrange os bairros de Santo Cristo, Gamboa e Saúde, além de trechos do Centro, da Cidade Nova e de São Cristóvão, numa área que totaliza 5 milhões de metros quadrados, configurando a maior parceria público-privada do país. Segundo o Estatuto da Cidade:

“§ 1o Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (ESTATUTO DA CIDADE, 2002).”

A operação se dá através de diversos eixos de atuação: infraestrutura (recuperação completa da infraestrutura urbana, de transportes e do meio ambiente da região); habitação (melhoria das condições habitacionais da área, beneficiando a população existente e atraindo novos moradores para a região); comércio e indústria (atração de empresas de tecnologia e inovação, modernização e incremento da atividade portuária de carga e do turismo marítimo); e cultura e entretenimento (instalação de equipamentos culturais e de lazer)⁴.

Apesar de os primeiros eixos citados terem sua importância, Pio (2013) lembra que as atividades culturais ocupam lugar de destaque em revitalizações de espaços urbanos “degradados”, exemplo que o projeto da cidade do Rio de Janeiro não deixa de seguir. Por isso, ao descrever o projeto, este trabalho tem como foco as ações e projetos voltados para a cultura e para o turismo.

⁴ Projeto Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 15/04/2020.

Segundo o Projeto, no âmbito da cultura e do entretenimento, pretendia-se criar um novo Polo Turístico para a cidade, apostando na recuperação do patrimônio histórico e cultural já existente e na implantação de novos equipamentos culturais, alguns de grande porte que têm como objetivo claro a atração de olhares internacionais.

Os equipamentos culturais são considerados vetores de desenvolvimento urbano, na medida em que conferem à área transformada um status cultural e são parte importante da imagem nova a ser criada e difundida interna e externamente. Por isso, uma tendência que também se repete nos projetos de regeneração urbana é a de utilizar equipamentos públicos assinados por arquitetos de renome internacional como dinamizadores do desenvolvimento urbano (PIO, 2013).

Del Rio (2001) também afirma que o sucesso de um grande projeto urbano deste tipo depende de um catalisador da revitalização, que se torne o diferencial do projeto em relação aos tantos outros realizados no mundo. O Museu do Amanhã (figura 2) e o Museu de Arte do Rio (MAR) (figura 3) são destacados como os grandes catalisadores do Projeto Porto Maravilha⁵. Outras intervenções importantes para a área são a implantação do AquaRio, da Roda Gigante Rio Star e do Veículo Leve sobre Trilhos.

⁵ “O Museu do Amanhã, do renomado arquiteto espanhol Santiago Calatrava, e o Museu de Arte do Rio (MAR), em construção na Praça Mauá, já são ícones da requalificação.” (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto – CDURP, 2010).



Figura 2. Museu do Amanhã. Fonte: Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 04/08/2020.



Figura 3. Museu de Arte do Rio (MAR). Fonte: Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 04/08/2020.

Nesse contexto, o projeto aposta na construção de equipamentos culturais de grande porte para atrair os olhares internacionais, em intervenções de mobilidade urbana, e na renovação de espaços públicos.

Uma intervenção de grande relevância para o presente trabalho é a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que faz parte do novo conceito de mobilidade urbana criada pelo projeto. O VLT surge como alternativa sustentável de meio de transporte, se propondo a ser um veículo de uso cotidiano e turístico, conectando os equipamentos existentes e os implantados pelo projeto, além de fazer a ligação do centro à zona portuária, se propondo a ser, portanto, mais que um meio de transporte, um conector urbano.

Segundo a Lei Complementar 101/2009, a Operação Urbana Consorciada tem como objetivo:

Promover a reestruturação urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região (Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009).

Destaca-se na Caracterização do Empreendimento⁶, que a operação tem também o objetivo de atrair novos investimentos à região, de forma a estimular o desenvolvimento econômico e social da área e de “proporcionar à população residente e flutuante um maior acesso à moradia, à cultura e ao lazer”. Segundo o documento, a operação ainda pretende recuperar e revitalizar o patrimônio histórico e ambiental do local por meio dessas medidas, que proporcionarão a valorização da área e sua reintegração à cidade.

A operação foi dividida em duas fases; a primeira foi financiada pela própria Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ) e a segunda através da Parceria Público-Privada, a partir dos recursos arrecadados com a venda dos Certificados de Potencial de Construção (CEPACs), que foram comprados em lote único pela Caixa Econômica Federal (CEF), através do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

⁶ Caracterização do Empreendimento. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 20/07/2020.

(FGTS). Ao comprar estes certificados, a CEF criou o Fundo de Investimento Imobiliário do Porto Maravilha (FIIPM), através do qual faria os repasses para a concessionária Porto Novo, contratada da CDURP para a realização de serviços e manutenção na região do porto.

As obras de destaque da primeira fase, que duraria dois anos, são: urbanização do Píer Mauá; revitalização da Praça Mauá; reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, enterramento de rede elétrica, restauração de patrimônio histórico – Jardim do Valongo e Pedra do Sal); demolição da alça de subida do viaduto da perimetral; implantação de equipamentos culturais como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio e a recuperação do patrimônio histórico local.

Como destaca Pio (2013), as intervenções da fase 1 parecem reproduzir modelos internacionais, na medida em que parecem tentar produzir “locais de sucesso”, direcionando a cidade em direção à economia da cultura, apostando em ações e experiências culturais.

Na elaboração do projeto, são citados como exemplos de sucesso a serem seguidos as cidades de Buenos Aires, Nova Iorque, Baltimore e Roterdã, que recuperaram suas áreas portuárias degradadas e, assim, dinamizaram suas economias, apostando na refuncionalização turística destas áreas. Utiliza-se como justificativa destas intervenções o argumento de que “a cidade ganhará como um todo”⁷, na medida em que a revitalização da área geraria melhorias na ambiência local e nos fluxos da cidade.

A segunda fase, a ser realizada entre 4 a 5 anos, concentra a maioria das intervenções de reurbanização: pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros, implantação de novas vias e trechos de ciclovias; implantação de novas redes de esgotamento sanitário, abastecimento de água, energia elétrica, telefonia e gás encanado; implantação de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue; implantação de via de mão dupla interna,

⁷ Projeto Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 25/04/2020.

paralela à Rodrigues Alves (Binário do Porto); demolição do Elevado da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho; construção de túnel entre a Praça Mauá e a Av. Rodrigues Alves (na altura do Armazém 5) com aproximadamente 2,0 km de comprimento (dois sentidos); construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo; ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis; e implantação de mobiliário urbano.

1.4. Veículo Leve sobre Trilhos: novo conceito de mobilidade urbana?

Como visto anteriormente, um dos destaques do Projeto Porto Maravilha foi a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos, que se deu através de uma Parceria Público-Privada (PPP) entre a Prefeitura e o Consórcio VLT Carioca. Segundo descrito no site do porto maravilha, o projeto visa criar um “novo conceito de mobilidade urbana”, que aposta na utilização de transporte público coletivo, valoriza a ideia de morar perto do trabalho, cria mais espaços para pedestres, implanta ciclovias, contempla recursos de acessibilidade e integra os meios de locomoção na área⁸.

De acordo com o Projeto Funcional do VLT⁹, a escolha por esse transporte tinha como objetivo revitalizar o espaço urbano, a partir de um transporte confiável, eficiente e que interligasse os principais eixos de transporte (Aeroporto Santos Dumont, estação das barcas, Praça Mauá, Central do Brasil e estações de metrô) às áreas centrais e portuárias, os pontos turísticos da região e as áreas de grande circulação. Visando o conceito de mobilidade integrada, ele funcionaria como uma “rede de capilaridade”, captando os passageiros e distribuindo-os pela área central.

O centro da cidade do Rio de Janeiro é muito conhecido pelos congestionamentos quilométricos, que fazem com que o deslocamento, mesmo de curta distância, seja estressante e demorado. Segundo dados do TomTom Traffic Index 2019¹⁰, o morador da capital carioca demora em média 46% a mais de tempo parado no trânsito do que demoraria se não houvesse engarrafamento; nos períodos de pico diurno e noturno esse aumento chega a 65% e 85%, respectivamente, somando até 172 horas gastas no trânsito por ano; isso faz com que a cidade esteja colocada em 20º lugar no ranking de nível de congestionamento.

⁸ Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 15/07/2020.

⁹ Projeto Funcional do VLT. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 15/07/2020.

¹⁰ Tomtom é uma empresa de tecnologia que fabrica sistemas de navegação para transportes; a empresa monitora e oferece informações sobre o trânsito no mundo todo, em tempo real. O Traffic Index. Disponível em: tomtom.com. Acesso em 10 de agosto de 2020.

Por ser um transporte relativamente seguro, rápido, confortável e de fácil adaptação ao ambiente urbano, o VLT aparece com frequência em projetos de recuperação de áreas degradadas, como em Docklands (figura 4) e em Dublin (figura 5) (ALOUICHE, 2008). O modal é considerado uma opção vantajosa pelo fato de não emitir gases de efeito estufa e não causar congestionamentos na cidade.



Figura 4. Light Railway (VLT) em Docklands, Londres. Fonte: Evening Standard. Disponível em: standard.co.uk. Acesso em 10 de agosto de 2020.



Figura 5. VLT em Dublin. Fonte: Rebel Dublin. Disponível em: rebeldublin.ie. Acesso em 10 de agosto de 2020.

Além disso, a aparência futurista do trem (figuras 6 e 7), é associada à potencial atração que a cidade pode ter no mercado internacional, na medida em que o design do transporte permite que ele se insira no ambiente urbano e suas amplas janelas proporcionam ao usuário a sensação de integrar a cidade, ao invés de apenas observá-la (BRASILEIRO, 2018).



Figura 6. VLT – Praça Mauá. Fonte: VLT Rio. Disponível em: vltrio.com.br. Acesso em 10 de agosto de 2020.



Figura 7. VLT na Praça Mauá. Fonte: VLT Rio. Disponível em: vltrio.com.br. Acesso em 10 de agosto de 2020.

No entanto, Alouche (2008) destaca que o VLT não é um veículo muito versátil porque não oferece a possibilidade de circulação fora do trilho, além de ser um modal caro no Brasil e exigir uma infraestrutura organizacional complexa para sua operação e manutenção. Por esses motivos, a própria inauguração do modal foi alvo de protestos por parte de moradores, que consideram que o transporte opera um trajeto muito curto e, portanto, tem a capacidade de transportar poucos passageiros¹¹, enquanto o resto da população tem a necessidade de usar outros meios de transporte, mais caros e em condições precárias.

Por se limitar ao centro da cidade, o transporte só serve aos passageiros que já se encontram nessa área, seja a trabalho ou a turismo. Dessa forma, como afirma Izaga (2017), pode-se dizer que a implementação do VLT gera muito mais a valorização imobiliária das áreas central e portuária do que contribui para a rede de transporte público carioca.

Segundo a publicação “VLT – Mobilidade Sustentável”¹², da ANPTrilhos, a implementação do transporte é, por muitas vezes, associada à valorização imobiliária de seus arredores, uma vez que os bairros onde é instalado se tornam mais atrativos para investimentos e empresas, o que impulsiona o desenvolvimento econômico da área e a consequente geração de empregos.

No entanto, durante as obras da linha 1 e da linha 3, em dois momentos distintos, o comércio local e os pedestres foram prejudicados. Quando a linha 1 estava sendo construída, o trecho entre a Central e a Praça XV causou grandes transtornos, gerando dificuldades na circulação das pessoas; trechos das vias foram fechadas aos carros, dificultando o recebimento de mercadorias e gerando queda de até 50% nas vendas¹³. Vários estabelecimentos comerciais se viram obrigados a encerrar as atividades.

¹¹ VLT do Rio de Janeiro é inaugurado sob protesto. Fase - Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional. Disponível em: fase.org.br. Acesso em: 05/08/2020.

¹² Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos – ANP Trilhos. Disponível em: anptrilhos.org.br. Acesso em: 04/08/2020.

¹³ Obras do VLT sem data para acabar causam transtorno para pedestres e comerciantes. Extra. Disponível em: extra.globo.com. Acesso em: 10/08/2020.

As obras para a implantação da linha 3 foram iniciadas em janeiro de 2018, quando a Avenida Marechal Floriano foi parcialmente interditada; em fevereiro, as obras foram paralisadas em decorrência das pesquisas sobre os impactos das obras nos sítios arqueológicos de Santa Rita e da Igreja de São Joaquim, além do Palácio do Itamaraty, o Prédio da Light, o Colégio Pedro II, o Banco Central e a Igreja de Santa Rita, todos bens tombados pelo IPHAN. Nesse período, a maioria dos estabelecimentos comerciais da área foram forçados a reduzir os preços dos seus serviços; comerciantes e pedestres começaram a sofrer com a falta de segurança na área no período noturno, quando o local ficava deserto. Além disso, a paralisação das obras deixou buracos na via, aumentando o risco de acidentes¹⁴.

A publicação da ANPTrilhos afirma também que a capacidade do transporte de atrair usuários para o transporte público é frequentemente verificada em diversas cidades, gerando uma queda no uso de automóveis e até uma mudança no estilo de vida dos cidadãos, que podem associar o uso do VLT a caminhadas ou ao uso de bicicleta.

Uma pesquisa de 2018 realizada pelo instituto norte-americano Expert Market¹⁵ coloca o Rio de Janeiro em 74º lugar – o último - no ranking de qualidade de transporte público, levando em conta os gastos com transporte público em relação à renda média mensal e o tempo necessário para realizar os deslocamentos cotidianos. O estudo estima que os usuários de transporte público na capital da cidade passam 19 minutos por dia esperando o transporte público e, então, viajam em média 12,3km: o terceiro maior deslocamento entre as 74 cidades estudadas; em relação às tarifas, o custo mensal é de 55 dólares¹⁶, o que corresponde a 9,4% da renda média mensal do cidadão carioca.

¹⁴ Paralisação das obras do VLT prejudica pedestres e comércio na Marechal Floriano. Extra. Disponível em: extra.globo.com. Acesso em: 10/08/2020.

¹⁵ Expert Market. Disponível em: expertmarket.com. Acesso em: 10/08/2020.

¹⁶ Custo estimado na pesquisa, de acordo com o valor comercial do dólar em 2018. Na data de hoje (12/08/2020), esse valor corresponderia a 298,65 reais.

A tarifa do VLT é 3,80 reais. Se utilizado como transporte diário, com passagem de ida e volta, o custo mensal do passageiro do modal (30 dias) vai a 228 reais.

Não obstante, em várias cidades do mundo que adotaram o VLT, o sistema teve sucesso e está em constante expansão. Para sua implantação e funcionamento na capital carioca, foram estabelecidas pela Prefeitura diretrizes a serem seguidas, segundo disposto no Projeto Funcional do VLT, como: permitir a integração dos bairros portuários com a região central; interligar os principais eixos de transporte, pontos turísticos e/ou de grande circulação; permitir os deslocamentos internos; estar em harmonia e equilíbrio com os projetos urbanísticos e de transporte propostos para a região; reduzir os impactos ao meio ambiente.

A rede do VLT Carioca possui 28km, distribuídos em três linhas (figura 8). A primeira linha a funcionar foi priorizada em função das Olimpíadas e dos pontos que quais ela liga; contando com 20 paradas, ela liga a estação Praia Formosa ao Aeroporto Santos Dumont, passando pela Rodoviária Novo Rio e pela Parada dos Navios, de modo que conecta os modais de transporte responsáveis por fluxos externos à cidade (BRASILEIRO, 2018).



Figura 8. Mapa Turístico do VLT (modificado). Fonte: VLT Rio. Disponível em: vltrio.com.br. Acesso em 05 de agosto de 2020.

Já a segunda linha, com 14 paradas, conecta a estação Praia Formosa à Praça XV e à estação das barcas, passando pela Central do Brasil, ligando, assim, os modais de transporte responsáveis pelos fluxos internos.

A terceira linha, inaugurada em outubro de 2019, liga a Central do Brasil ao Aeroporto Santos Dumont; três de suas dez estações possuem nomes que fazem referência à cultura africana, definidos em consenso com o IPHAN, com entidades do movimento negro e membros da sociedade civil; também foi acrescentada uma homenagem na linha 1, transformando a Parada dos Navios em Parada dos Navios/Valongo.

No entanto, em julho de 2019, a Concessionária VLT Carioca, responsável pela manutenção e funcionamento do modal, pediu rescisão do contrato com a prefeitura por inadimplência e descumprimento do contrato assinado em 2012¹⁷: a prefeitura não tem realizado o repasse mensal desde maio de 2018, acumulando até então uma dívida de R\$150 milhões. A liminar de rescisão não foi concedida à concessionária, que continua a lutar pela rescisão do contrato até o momento presente.

Além disso, na ocasião da assinatura do contrato, acordou-se que o VLT deveria transportar 260 mil pessoas por dia. No entanto, embora o veículo tenha capacidade de transportar até 300 mil pessoas por dia, em julho de 2019, ele transportava em média 80 mil usuários. Nesse caso, a Prefeitura deveria arcar com a diferença de custos de 200 mil passageiros. A Concessionária afirma que poderia chegar a transportar 150 mil pessoas por dia se fossem feitos reajustes nas linhas de ônibus que servem o centro da cidade¹⁸.

1.4.1. Perfis dos usuários e os bairros cortados pelas linhas

A Pesquisa de Perfil de Usuário do VLT realizada em 2017 pelo Instituto Datafolha, sob encomenda da Concessionária VLT Carioca, revela que o usuário médio do transporte possui grau de escolaridade classificado como ensino superior

¹⁷ Diário do Rio. Disponível em: diariodorio.com. Acesso em 05 de agosto de 2020.

¹⁸ Estação do Rio. Disponível em: estacaorio.com. Acesso em 05 de agosto de 2020.

completo. Esse perfil é mais frequentemente verificado como pertencente à classe B e usuário da linha 1; já na linha 2, é mais comum que os usuários sejam pertencentes às classes C e D.¹⁹

Na linha 1, portanto, o perfil do usuário médio é de uma pessoa mais jovem e com grau mais alto de escolaridade, que mora na capital, faz parte da população economicamente ativa, possui maior renda média mensal familiar e é da classe B. Já na linha 2, o usuário médio é mais velho, possui grau de escolaridade médio, mora no Estado do Rio de Janeiro, possui menor renda média mensal familiar e é da classe C ou D.

Essa diferença entre os perfis de usuários da linha 1 e 2 tem relação direta com as paradas que fazem parte de cada uma delas. São as paradas da linha 1: Praia Formosa; Rodoviária; Equador; Cordeiro da Graça; Pereira Reis; Santo Cristo; Cidade do Samba; Gamboa; Providência; Utopia AquaRio; Harmonia; Parada dos Navios/Valongo; Parada dos Museus; São Bento; Candelária; Sete de Setembro; Carioca; Cinelândia; Antônio Carlos; Santos Dumont.

Portanto, é possível notar que a linha 1, por ter sido inaugurada para os Jogos Olímpicos de 2016, passa pelos locais revitalizados no âmbito do projeto Porto Maravilha: o Boulevard Olímpico e o AquaRio, que se localizam nos arredores da estação Utopia AquaRio; a Praça Mauá, onde fica localizada a estação Parada dos Museus, próxima ao Museu do Amanhã e ao Museu de Arte do Rio.

As estações da linha 2 são: Praia Formosa; Rodoviária; Equador; Cordeiro da Graça; Pereira Reis; Vila Olímpica; Santo Cristo; Gamboa; Central; Cristiano Ottoni – Pequena África; Saara; Tiradentes; Colombo; Praça XV.

A linha 2, inaugurada em 2017, é mais central e conecta a Rodoviária à estação das barcas e à estação Central. No mapa turístico do VLT apresentado anteriormente (figura 5), é possível perceber que os atrativos turísticos se concentram ao longo da

¹⁹ É necessário lembrar que a linha 3 do VLT só foi inaugurada em finais de 2019 e, portanto, não se encaixa nos dados coletados pelo Instituto.

linha 1, o que sugere que os passageiros que utilizam mais a linha 2 tenham como objetivo o deslocamento do trabalho para a residência e vice-versa, se concentrando nas estações onde é possível fazer a integração com outros modais de transporte que atendem ao resto da cidade.

As paradas mais movimentadas são, segundo a pesquisa: Cinelândia, Rodoviária; Sete de Setembro; Central; Carioca; Santos Dumont; Praça XV; São Bento (figura 9).

Estação de Embarque		Estação de Desembarque	
Cinelândia	11	Rodoviária	12
Sete de Setembro	9	Central	10
Central	8	Cinelândia	9
Carioca	8	Santos Dumont	8
Rodoviária	8	Praça XV	7
Praça XV	7	Carioca	7
São Bento	7	Candelária	6
Candelária	7	São Bento	6
Santos Dumont	7	Sete de Setembro	5
Parada dos Navios	5	Colombo	5
Colombo	5	Parada dos Navios	4
Saara	5	Parada dos Museus	4
Parada dos Museus	4	Gamboa	3
Tiradentes	3	Utopia	2
Antônio Carlos	2	Antônio Carlos	2
Gamboa	2	Saara	2
Harmonia	1	Santo Cristo	2
Vila Olímpica	1	Tiradentes	2
Providência	1	Cidade do Samba	1
Utopia	1	Cordeiro da Graça	1
Equador	0,4	Harmonia	1
Santo Cristo	0,2	Providência	0,1
Pereira Reis	0,2		
Cidade do Samba	0,2		

Figura 9. Quantificação de embarques e desembarques por estação. Fonte: Instituto Datafolha. Acesso em: 05/08/2020.

Apresentam maior número de embarques e desembarques as estações de maior movimento, como Cinelândia (figura 10), Sete de Setembro, Central, Carioca, Rodoviária, Praça XV (figura 11), São Bento, Candelária e Santos Dumont.



Figura 10. VLT – Parada Cinelândia. Fonte: VLT Rio. Disponível em: vltrio.com.br. Acesso em 10 de agosto de 2020.



Figura 11. VLT – Praça XV. Fonte: VLT Rio. Disponível em: vltrio.com.br. Acesso em 10 de agosto de 2020.

Das 9 estações citadas, 6 são estações onde o VLT faz conexões com outros modais de transporte frequentemente utilizados (figura 12): na estação da Cinelândia e na da Carioca, faz conexão com metrô; na Central, com terminal de ônibus, trem, teleférico e metrô; na da Rodoviária, com a Rodoviária Novo Rio; na da Praça XV, com a estação das barcas; e na Santos Dumont, com o aeroporto de mesmo nome.

As outras conexões intermodais acontecem na estação da Praia Formosa, com terminal de ônibus e com a Rodoviária Novo Rio, na parada da Providência, com o Teleférico e na da Parada dos Navios, com o Porto.



Figura 12. Recorte do “Mapa Rio Metropolitano de Transportes”. Fonte: Moovit. Disponível em: moovitapp.com. Acesso em: 08/08/2020.

Entre os motivos de uso mais frequentes indicados na pesquisa, se encontram o deslocamento residência-trabalho e, em menor proporção, viagens a lazer e turismo (Figura 13). Também se verifica que 70% dos usuários são residentes da capital carioca, o que também é mais comum na linha 1.

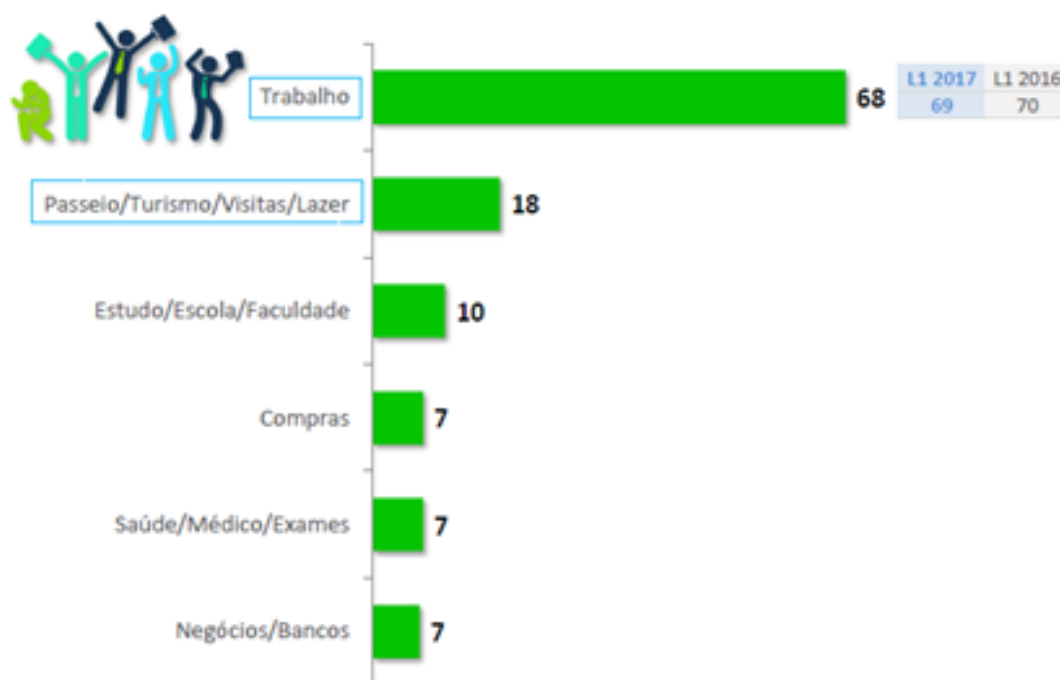


Figura 13. Principal motivo da viagem no VLT. Fonte: Instituto Datafolha. Acesso em: 22/07/2020.

Esses dados, em conjunto, sugerem que o uso turístico desejado pela prefeitura no âmbito da implantação do modal esteja sendo relegado a segundo plano. Além disso, a frequência de uso do modal é maior durante a semana, o que confirma que o uso turístico não é prioridade.

Embora a avaliação geral do modal pelos usuários seja positiva, é preciso considerar que o perfil do usuário médio não é o perfil do morador da área que, portanto, não faz parte do público-alvo do transporte.

Segundo a Concessionária VLT Carioca, no final de 2018, a Estação Central (figura 14) era responsável pelo embarque de 12% dos 70 mil passageiros que utilizam

o transporte em dias úteis²⁰; como já dito, essa estação é onde o VLT faz mais conexões com outros modais de transporte (trens, metrô e terminais de ônibus) e, portanto, é possível verificar, nesse caso, o caráter conector do Veículo Leve sobre Trilhos.



Figura 14. VLT passando pela Central do Brasil. Fonte: ANP Trilhos. Disponível em: anptrilhos.org.br. Acesso em 10 de agosto de 2020.

No trecho de maior concentração dos usuários do modal foi implantada a linha 3, como reforço para o percurso. Após a inauguração da linha 3, foi verificado um aumento de 45% na média de usuários do transporte, totalizando 110 mil passageiros por dia. O trecho entre a Central do Brasil e o Aeroporto Santos Dumont (figura 15), realizado pela nova linha, foi responsável por um aumento de mais de 30 mil passageiros por dia útil; em 2019, foram transportados mais de 22 milhões de passageiros²¹.

²⁰ Central concentra maior fluxo de passageiros do VLT. Disponível em: estacaorio.com. Acesso em: 09/08/2020.

²¹ VLT: mais de 22 milhões de passageiros em 2019. Disponível em: diariodoporto.com.br. Acesso em: 09/08/2020.



Figura 15. VLT – Estação Santos Dumont. Fonte: Mobilize. Disponível em: mobilize.org.br. Acesso em 10/08/2020.

Nesse ano, as paradas com maior fluxo de embarque e desembarque foram, segundo UMA reportagem do Diário do Porto: Colombo, Praça XV, Cristiano Ottoni - Pequena África, São Bento e Cinelândia. A estação Colombo e a Cristiano Ottoni – Pequena África são de conexão entre linhas do VLT; a Praça XV, como já mencionado, com a estação das barcas; a Cinelândia, com metrô²².

Portanto, da mesma forma que as paradas de maior fluxo citadas na pesquisa do Instituto Datafolha, grande parte das paradas de grande movimento do ano de 2019 são de integração com outros meios de transporte; dessa forma, é possível perceber que o caráter conector do modal pode ser verificado na prática, mas que o VLT, por si só, não basta como transporte para as áreas central e portuária da cidade do Rio de Janeiro.

²² VLT: mais de 22 milhões de passageiros em 2019. Disponível em: diariodoporto.com.br. Acesso em: 09 de agosto de 2020.



CAPÍTULO 2
MEMÓRIA, PATRIMÔNIO CULTURAL E TURISMO

2.1. Patrimonialização do Cais do Valongo e a metamemória do território simbólico-cultural

Em 2017, o Sítio Arqueológico do Cais do Valongo recebeu o título de Patrimônio da Humanidade, concedido pela Unesco a partir do **terceiro e do sexto** critérios do Guia Operacional para a Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial.

O terceiro critério exige que o patrimônio apresente “um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização desaparecida”. Segundo descrito no dossiê, o Cais do Valongo se encaixa neste critério porque, até onde se tem conhecimento, ele é o único que se “preservou materialmente (...) neste lado do Atlântico”.

Além disso, destacam que, como consequência do processo de tráfico e escravização de africanos nas Américas, foi gerada uma “multiplicidade cultural e étnica que é indissociável das identidades nacionais do continente americano” (IPHAN, 2016), de forma que se reflete até hoje nas memórias sociais e práticas culturais presentes nas Américas e faz com que seja necessária a preservação da memória atrelada a esse processo histórico.

Já o sexto critério exige que o patrimônio esteja “diretamente ou materialmente associado a acontecimentos e tradições vivas, ideias ou crenças, obras artísticas e literárias de significação universal excepcional” (IPHAN, 2016). Este critério foi aplicado ao Cais do Valongo porque o sítio é considerado “um exemplo maior do que se convencionou chamar de sítio histórico sensível”. Os sítios históricos sensíveis, de acordo com a publicação, são aqueles carregados de memórias dolorosas e de tragédias/eventos traumáticos. Além disso, destaca-se, mais uma vez, que o sítio, “pela sua magnitude, coloca-se como o mais contundente lugar de memória da diáspora africana fora da África” (IPHAN, 2016).

O Cais do Valongo situa-se numa região na qual a presença africana deixou uma herança viva, que se perpetua e se renova até hoje. Expressa, portanto, a resistência e a afirmação das comunidades afrodescendentes nas Américas. Objetos encontrados nas escavações do sítio arqueológico revelam a pluralidade de matrizes africanas trazidas ao Novo Mundo e a capacidade dos escravizados em expressar suas marcas identitárias ao

mesmo tempo que as reinventavam na situação de cativo (IPHAN, 2016).

Ademais, o sítio possui um valor universal excepcional por razão da dimensão e relevância do porto do Rio de Janeiro na entrada de africanos escravizados na América. Além de receber cerca de 60% dos africanos que chegaram às Américas, o porto do Rio de Janeiro funcionava como conexão para outras regiões do Brasil e outros portos latino americanos (IPHAN, 2016). Dessa forma, convencionou-se que o cais redescoberto seja “o bem material que sintetiza as relações do tráfico escravagista que envolveram a África, as Américas e a Europa, o que demonstra o seu valor universal excepcional como lugar de memória e patrimônio da humanidade” (IPHAN, 2016).

O valor universal excepcional atribuído ao bem, portanto, tem no seu cerne a identificação como lugar de memória relativo a escravidão africana e à resistência cultural presente no lugar (LIMA, 2018), e, por isso, o valor do Cais do Valongo é muito mais simbólico do que material (IPHAN, 2016), na medida em que sua grande relevância é a de sintetizar e fazer lembrar a tragédia da escravidão africana nas Américas, se configurando como um dos maiores lugares de memória para os descendentes dos africanos escravizados e libertos que viviam no continente americano.

O Cais do Valongo funcionou entre 1811 e 1831, período durante o qual o Rio de Janeiro recebeu cerca de 550 mil africanos para serem escravizados (LIMA et al., 2016). Segundo a autora, o grande volume de entrada de africanos pelo Rio de Janeiro é explicado, em parte, pela necessidade de atender à demanda das lavouras de café do Vale do Paraíba. Lima et al. (2016) afirmam ainda que registros documentais indicam que, no século XIX, o Rio de Janeiro foi o principal porto de entrada de africanos para serem escravizados nas Américas.

Com a proibição do tráfico negreiro transatlântico (VASSALO e CICALO, 2015) e a desativação do mercado, o cais continuou funcionando para o transporte de mercadorias e pessoas em geral até 1843 (LIMA et al., 2016), quando, na iminência de receber a princesa Tereza Cristina de Bourbon, o cais foi submetido a uma reforma e transformado no Cais da Imperatriz (VASSALO e CICALO, 2015; OLIVEIRA, 2018;

LIMA et al., 2016), deixando o Cais do Valongo relegado ao esquecimento (LIMA et al., 2016).

Posteriormente, durante o mandato de Pereira Passos e as obras para a construção do Porto do Rio de Janeiro (LIMA et al., 2016), no início do século XX, a área foi toda aterrada e transformada na Praça do Jornal do Comércio (VASSALO e CICALO, 2015).

Mais recentemente, em 2011, durante as intervenções em subsolo para obras de infraestrutura urbana para a implantação do Projeto Porto Maravilha surgiu a oportunidade de investigar a presença de remanescentes dos dois cais (LIMA et al., 2016).

Tanto os gestores públicos quanto os pesquisadores já sabiam que a área possuía um grande potencial arqueológico, devido à sua história, que se configurava como local de chegada dos africanos escravizados e como “uma área estratégica de convívio e interação social entre a população negra cativa e liberta” (IPHAN 2016).

As escavações foram realizadas com autorização do IPHAN, a partir de pedidos de pesquisadores (PINHEIRO e CARNEIRO, 2016), que temiam uma perda no patrimônio histórico afrodescendente. Inicialmente, o projeto não previa nenhuma ação de valorização do passado afrodescendente ou de desenterrar o cais (VASSALO e CICALO, 2015; PINHEIRO e CARNEIRO, 2016), embora a memória presente na área não fosse totalmente imprevista, já que sempre se soube que a área guardava vestígios (OLIVEIRA, 2018); inclusive, Pinheiro e Carneiro (2016) ressaltam que na Praça Jornal do Comércio há uma placa em um obelisco que registra a existência do antigo cais no subsolo.

As escavações foram solicitadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e lideradas pela pesquisadora Tânia Andrade Lima, arqueóloga do Museu Nacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, cuja atuação Vassalo (2016) e o dossiê de candidatura enaltecem. O dossiê destaca que apenas através da Arqueologia seria possível identificar quão destruídos ou preservados estariam os cais. À Tânia coube a decisão de qual cais privilegiar, caso

fossem encontrados:

Um projeto foi especialmente concebido para encontrá-los, com o foco mais direcionado para o Cais do Valongo, pela sua indiscutível importância para a comunidade descendente e para a história da escravidão no Brasil, mas, sobretudo, por ele ter sido varrido da memória social do povo brasileiro (LIMA et al., 2016).

Segundo Lima et al. (2016), não era possível saber se os dois cais permaneciam íntegros ou se haviam sido destruídos pelas intervenções sofridas desde o século XIX. Quando encontrados, a pesquisadora fez a escolha de privilegiar a preservação do Cais do Valongo, e não do Cais da Imperatriz, por entender que a história da realeza já era suficientemente lembrada, enquanto a história dos africanos que entraram na cidade pelo Valongo foi esquecida (LIMA et al., 2016).

Portanto, a autora reafirma que o objetivo por trás dessa decisão não era o de privilegiar um momento histórico, mas sim o de valorizar uma memória que foi silenciada no decorrer dos anos. Vassalo e Cicalo (2015) também destacam a escolha como sendo decorrente do entendimento de que havia, “na sobreposição dos dois cais a expressão das relações de dominação de brancos sobre negros que perpassa toda a formação da sociedade brasileira”.

Além disso, o dossiê destaca que a construção do Cais da Imperatriz sobre o Cais do Valongo, muito mais que uma obra de embelezamento, foi uma forma de apagar a memória da escravidão africana no Brasil (IPHAN, 2016). Por isso, a escolha de privilegiar o Cais do Valongo e de deixar exposta parte do sítio que representou um esforço significativo para “apresentar ao visitante, através daquele pequeno, mas representativo espaço, a materialização do momento mais trágico da nossa história, fazendo como que ele não seja esquecido” (IPHAN, 2016).

O interesse da prefeitura na patrimonialização do sítio aumentou após a oficialização da intenção de candidatura do cais como patrimônio cultural da humanidade, porque, nesse momento, a discussão acerca do Cais chegou a outras esferas que não só a do Rio de Janeiro. A inscrição do cais na Lista do Patrimônio Mundial foi reivindicada em agosto de 2012 (VASSALO e CICALO, 2015; LIMA et al., 2016), durante a abertura do Seminário Internacional “Herança, Identidade, Educação

e Cultura: gestão dos sítios e lugares de memória ligados ao tráfico negreiro e à escravidão”, fruto do projeto internacional Rota do Escravo (RDE), realizado pela Fundação Cultural Palmares em conjunto com a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) (LIMA et al., 2016).

Segundo Paula e Herédia (2018), ao tornarem pública a descoberta do cais, a comunidade foi mobilizada e lideranças religiosas de matriz africana foram chamadas para o local. Nessa ocasião de reconhecimento do local, as mães de santo “identificaram a presença de marcas de dor e sofrimento e diagnosticaram a necessidade de uma limpeza espiritual no local” (PAULA E HERÉDIA, 2018); em 2012, então, foi realizada a primeira cerimônia de lavagem simbólica do Cais. Essa cerimônia foi transformada em um evento anual e atualmente faz parte do calendário oficial de celebrações da cidade. As autoras ressaltam que esta institucionalização da cerimônia do grupo gerou críticas da comunidade negra, indício de que o sítio é palco de uma **disputa de memória**.

Ao ser redescoberto, portanto, o Cais do Valongo gerou um consenso entre vários agentes sociais, como representantes do movimento negro, do governo e da sociedade civil, em torno de sua importância histórica e da necessidade de preservar a memória envolvida. Foi unânime a ideia de que o cais devia ser reconhecido como patrimônio da humanidade (VASSALO E CICALO, 2015, p.251), como escrevem Lima et al. (2016):

À medida que os achados do Valongo foram sendo intensamente divulgados no Brasil e no exterior, diferentes vozes começaram a levantar a bandeira do seu reconhecimento como patrimônio mundial pela Unesco, em vista do seu vigoroso significado político e social e sua dimensão fortemente simbólica (LIMA et al., 2016).

No entanto, embora seja possível identificar os diferentes interesses envolvidos no processo de preservação do sítio, Vassalo e Cicalo (2015, p. 259) lembram que estas divergências não tinham importância frente ao consenso acerca da necessidade de ações que reconhecessem e institucionalizassem a memória da diáspora africana no porto.

Já em novembro de 2013, durante o encontro do Comitê Científico Internacional do RDE, realizado na capital carioca, quando foi colocada a placa da Unesco no local, foi ressaltada mais uma vez a importância da candidatura do cais como Patrimônio da Humanidade, bem como o seu potencial turístico que auxiliaria na projeção internacional do Rio de Janeiro (VASSALO E CICALO, 2015, p. 253).

O dossiê de candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio da Humanidade justifica a solicitação do reconhecimento do sítio como patrimônio mundial, principalmente, a partir do direito à memória por parte da população afrodescendente do Brasil e de todas as Américas, na medida em que o Rio de Janeiro é considerado, com a redescoberta do Cais, o maior porto de entrada de escravos da história da humanidade (IPHAN, 2016):

Entre os direitos fundamentais da pessoa humana está o direito à memória. **Ter direito à memória significa não apenas poder recordar e afirmar livremente sua própria história como obter o reconhecimento social dessa história.** A memória é matéria prima para a constituição da identidade social e respeitá-la, portanto, é garantir a integridade do ser humano que nela alicerça o sentido de sua própria existência e de sua comunidade. O Cais do Valongo é um símbolo material da memória da escravidão africana e das heranças culturais delas decorrentes. Reconhecê-lo como patrimônio da humanidade é conferir esse direito à população afrodescendente do Brasil e, por extensão, de todas as Américas, dentro do entendimento das políticas de reparação por séculos de escravidão e segregação racial (IPHAN, 2016. Grifo nosso).

Para Candau (2011), numa perspectiva antropológica, existem três tipos de memória: a protomemória, a memória propriamente dita e a metamemória. Segundo o autor, somente a metamemória pode ser compartilhada, se referindo, então, a uma memória coletiva, que diz respeito à construção identitária. Candau (2011) lembra que não é possível existir identidade sem memória, e quando se perde a memória, seja por razão de alguma doença neurodegenerativa (como mal de Alzheimer, Parkinson) ou por “formas coletivas que se crê legítimas”, vem o sentimento de perda de identidade.

Para Halbwachs (2013), a memória individual está condicionada à memória coletiva do grupo onde o indivíduo está inserido, sendo a duração daquela limitada pela duração do grupo. Pollak (1992) afirma que a memória é um fenômeno coletivo e social, porque, como lembra Halbwachs (2013), nunca estamos sozinhos:

Mas nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos. 'É porque, em realidade, nunca estamos sós. Não é necessário que outros homens estejam lá, que se distingam materialmente de nós: porque temos sempre conosco e em nós uma quantidade de pessoas que não se confundem (HALBWACHS, 2013).

Pollak (1992) afirma que os elementos constitutivos da memória são: 1) os acontecimentos vividos pessoalmente e 2) os acontecimentos “vividos por tabela”, ou seja, acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencer.

São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou, mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ela consiga saber se participou ou não. Se formos mais longe, a esses acontecimentos vividos por tabela vêm se juntar todos os eventos que não se situam dentro do espaço-tempo de uma pessoa ou de um grupo. É perfeitamente possível que, por meio da socialização política, ou da socialização histórica, ocorra um fenômeno de projeção ou de identificação com determinado passado, tão forte que podemos falar numa memória quase que herdada (POLLAK, 1992).

Portanto, existe uma ligação direta entre a memória e o sentimento de identidade (POLLAK, 1992; CANDAU, 2011; IPHAN, 2016). Pollak (1992) afirma ainda que, na medida em que é possível o confronto entre a memória individual e a memória dos outros, a identidade e a memória são alvo de disputa, especialmente entre grupos políticos diversos. Da mesma forma, Candau (2011) afirma que a metamemória e o patrimônio servem para o mesmo propósito, sendo a metamemória “a substância mesma do discurso patrimonial que é, sempre, um discurso sobre a memória” (Candau, 2011).

Para Candau (2011) a identidade se trata das semelhanças entre as pessoas de um mesmo grupo, isto é, nenhuma pessoa é “idêntica” a outra, mas suas semelhanças permitem que se identifiquem como parte de um mesmo grupo. É nesse sentido que as pessoas se sentem pertencentes a um grupo e “produzem diversas representações quanto à origem, história e natureza desse grupo”.

Para Vale et al. (2005), no entanto, não é suficiente existir a identidade; é

necessário que essa identidade seja legitimada, transformada em uma tradição, e a forma mais moderna da expressão da tradição é a patrimonialização, na medida em que esta “tradicionaliza” o bem e que é destinada a assegurar a essência deste. Por isso, para o autor, os lugares de memória são “estruturas de apelo” para a identidade de grupos ou indivíduos, e a patrimonialização tem o papel de “autenticar uma narrativa coletiva de um passado compartilhado”. Candau (2011) concorda com Vale et al. (2005) quando destaca que, no domínio da ação cultural, esses reflexos são percebidos na ação patrimonial, uma vez que os bens patrimoniais a serem valorizados são relacionados a identidades de determinados grupos.

Por isso, as memórias dolorosas como a memória da escravidão, quando patrimonializadas, contribuem para a construção do patrimônio do grupo, e, conseqüentemente, para a construção de sua identidade (CANDAU, 2011). A memória presente no território simbólico-cultural da zona portuária é a memória dolorosa da escravidão africana.

A descoberta do Cais do Valongo, embora tenha gerado um consenso entre os agentes sociais envolvidos quanto à sua patrimonialização, é alvo de disputa em relação à forma de preservar, de gerir e de utilizar o bem. A metamemória, portanto:

(...) alimenta os imaginários dos membros do grupo os ajudando a se pensar como uma comunidade (...), faz entrar nas memórias individuais a crença nas raízes e destinos comuns. Mas se pode dizer o mesmo do patrimônio. Graças a ele, os participantes creem compartilhar uma representação de um passado supostamente comum (CANDAU, 2011).

A partir deste ponto de vista, o patrimônio é constitutivo da metamemória e é também por essa razão que ele é a garantia da “sobrevivência da memória dos grupos”.

Para Pollak (1992), os lugares de memória são aqueles ligados a uma lembrança, que pode ser individual ou coletiva. Para Nora (1993), os lugares de memória têm a ver com os “sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo numa sociedade”.

O Cais do Valongo como lugar de memória, segundo IPHAN (2016), vai além

da memória do tráfico atlântico de africanos escravizados, mas se concretiza em um espaço de manifestação da cultura afrodescendente que toma lugar na zona portuária do Rio de Janeiro. Dessa forma, o cais se configura como um bem que faz lembrar a memória dolorosa atrelada a si, mas que também simboliza a resistência das vítimas e de seus descendentes, que lutam pela preservação de sua identidade e memória coletiva.

O potencial do cais para atração de turistas e de olhares do mundo todo fez com que o poder público se interessasse por sua preservação, com vistas a sua turistificação, o que se encaixaria muito bem no projeto urbano em que se insere, já que este tinha como um de seus principais objetivos a atração de turistas e investidores para a cidade.

Por outro lado, os movimentos sociais, especialmente, os membros do movimento negro, se preocupavam com a memória presente no território, visto aqui predominantemente sob uma perspectiva cultural-simbólica (VALE et al., 2005):

O território, nesta perspectiva é, antes de tudo, um espaço simbólico ou uma referência para a construção de identidades, ou, fruto de identidades; está ligado a uma questão cultural que reconhece uma identidade. Esse é um espaço comutativo/disjuntivo; um solo que agrupa um ser social, um espaço de comensalidade e simbiose; vivem nas mesmas paisagens, participam de atividades cotidianas, de mesma cultura regional ou nacional, dividem representações afetivas, com cumplicidades múltiplas. Tais interações espaciais formam uma unidade. Enfim, o território é um espaço de dependências e apropriações, pertencente a diferentes conjuntos de mesma estrutura econômica, política e cultural, através dos atos cívicos, por intermédio da vida associativa, identitária, mercadológica, etc. (VALE et al., 2005).

Segundo Vale et al. (2005), o conceito de território é entendido nas ciências sociais a partir das relações sociais expressas nas formas do poder econômico, político e cultural. Nesse sentido, o processo de produção e apropriação do território possui em sua origem fatores econômicos, políticos e culturais (EPC); estes fatores são abordados de diferentes maneiras por teóricos, que, dependendo do objeto de estudo e de seu enfoque, por vezes privilegiam um fator, outras vezes privilegiam outro.

As dimensões básicas (EPC) condicionam e são condicionadas na dinâmica territorial. Na dimensão econômica, sucintamente, o território é discutido

como produto da divisão territorial do trabalho; na dimensão política ou jurídico-política, compreende-se o território como um espaço delimitado e controlado, no qual se exerce um poder, na maioria das vezes, relacionado ao Estado e, na cultural ou simbólico-cultural, o território é visto como um produto de apropriação/valorização simbólica (VALE et al., 2005).

Por turistificação, entendemos o processo de refuncionalização do território por práticas turísticas (BENEVIDES, 2007), ou seja, o processo de conferir a espaços pré-existentes novas funcionalidades, se apropriando e readequando as atividades anteriores, de forma a valorizar as potencialidades turísticas do local (RODRIGUES, 2015).

Em 1996, na mesma região foi encontrado um cemitério desconhecido para os cidadãos, embora a academia soubesse de sua existência; a localização exata do Cemitério dos Pretos Novos era desconhecida, mas uma obra em propriedade residencial que resultou na descoberta de materiais e ossos permitiu que os pesquisadores tivessem certeza de sua localização (OLIVEIRA, 2018). Segundo a atual presidente do Instituto de Pesquisa dos Pretos Novos, Merced, muito se discutiu²³, as autoridades foram avisadas sobre a presença do local e, segundo ela, até havia interesse, mas não havia ação.

O Cemitério dos Pretos Novos era o local onde eram enterrados os corpos dos africanos que não sobreviviam à travessia e morriam ao chegar no Rio de Janeiro (IPHAN, 2016). O Cemitério ficou ativo até o ano de 1831, quando foi proibido o tráfico negreiro, e estima-se que foram enterradas de 20 a 30 mil pessoas lá (IPHAN, 2016).

Em 2005, objetivando a manutenção da memória da diáspora negra como forma de valorização cultural e do patrimônio afro-brasileiro (OLIVEIRA, 2018), a família que morava no local – a família de Merced - resolveu transformar a garagem da casa onde foi encontrado o cemitério em uma instituição: o Instituto dos Pretos Novos (IPN). A casa ao lado, também pertencente à família, foi incorporada ao instituto.²⁴

²³ Museu Memorial Pretos Novos: a história esquecida do Rio de Janeiro. Brasil de Fato RJ. Disponível em: <https://www.brasildefatorj.com.br/2017/11/23/museu-memorial-pretos-novos-a-historia-esquecida-do-rio-de-janeiro>. Acesso em 10/08/2020.

²⁴ Informações obtidas a partir de conversa informal com a atual presidente do Instituto de Memória e Pesquisa Pretos Novos. Merced Guimarães dos Anjos faz parte da família que encontrou o Cemitério

Para Oliveira (2018), a memória redescoberta no Cais, em 2011, se tornou uma questão a ser resolvida dentro do projeto urbano, que exigiu a decisão de como lidar com os rastros encontrados. Surgiu, então, uma questão simbólica importante, sobre o que fazer com os vestígios encontrados. A solução, segundo a autora, foi abrir o local à visitação pública e criar o Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana.

No mesmo ano, a prefeitura criou o circuito, em conjunto com a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto através do Decreto Municipal 34.803 de 29 de novembro de 2011 do Circuito e do Grupo de Trabalho Curatorial do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana. O circuito é o único oficialmente promovido pela municipalidade na área.

No entanto, após membros do IPN observarem que os monitores do circuito levavam os interessados apenas até o Cais do Valongo e, de lá, retornavam para o Museu de Arte do Rio (MAR), sem que chegassem ao Cemitério dos Pretos Novos, a atual presidente do instituto fez diversas reclamações, as quais foram respondidas em 2015, quando a CDURP direcionou uma verba para que o IPN – sede do circuito - fizesse a divulgação: R\$ 6.000,00 (seis mil reais) por ano.

Foi então que o circuito começou a ser divulgado para as escolas da rede pública, que puderam participar gratuitamente do passeio. Para alunos de escola particular e outros visitantes é solicitado que façam uma doação. Além disso, foram adicionadas mais 9 paradas de grande relevância para a história africana presente no território, totalizando 15.

Portanto, não é de surpreender que o Cais do Valongo seja um dos pontos de destaque do Circuito de Herança Africana e que seja mais visitado por roteiros privados do que a maioria dos outros pontos, visto que a institucionalização e patrimonialização em nível internacional atrai olhares de todo o mundo; no entanto,

dos Pretos Novos, é uma das fundadoras e presidente do Instituto dos Pretos Novos. O Instituto se mantém a partir de doações e repasses do poder público.

proporcionalmente ao número total de excursões, é ainda muito reduzido o número de percursos que citam o Cais como local de importância, o que deixa claro que a memória coletiva do povo negro está ainda dissociada do território da zona portuária e do imaginário turístico projetado para os turistas.

Pinheiro e Carneiro (2016) identificam o processo de enquadramento da memória (POLLAK, 1992) africana na patrimonialização do cais, questionando o interesse da prefeitura no enaltecimento desta metamemória afrodescendente. Isso porque a exaltação dessa memória é conveniente para o objetivo pretendido com as intervenções urbanas do Projeto Porto Maravilha.

Por outro lado, destaca-se que a patrimonialização pode ter o efeito de legitimar e apoiar a luta pela memória e identidade afrodescendente, ao conferir ao patrimônio desse grupo uma “conotação política” (PINHEIRO e CARNEIRO, 2016). Não obstante, essa conotação política dada aos patrimônios afrodescendentes podem também servir a uma mercantilização do patrimônio e do “legado africano” (PINHEIRO E CARNEIRO, 2016), transformando-o em mero produto turístico, aos olhos de quem não faz parte deste grupo social.

Para Bonnemaïson e Cambrézy (1996, p. 14), o território é visto como um “construtor de identidade, talvez o mais eficaz de todos”, a identidade do grupo se dispersa a partir da destruição do território, destruindo, também, a memória coletiva de certo grupo social.

Pollak (1992) afirma que na medida em que a memória é dinâmica, em função do momento em que é articulada, as memórias de um grupo são construídas a partir de uma relação de negociação e conflito. Para ele, o processo de enquadramento da memória perpassa problemas de luta política, o que torna a memória um objeto de disputa por parte de diversos agentes sociais, com seus interesses próprios, pelo qual surgem conflitos para determinar os acontecimentos que serão marcados na memória de um grupo.

Dessa forma, a memória é enquadrada (POLLAK, 1992) a partir da perspectiva

do grupo hegemônico, que institucionaliza e utiliza essa memória para seu interesse. O Cais do Valongo é um exemplo típico desse fenômeno, na medida em que a memória coletiva ali é recriada a partir de um consenso da sociedade e do poder público acerca de sua importância para a sociedade brasileira e para a história da escravidão. É a partir da institucionalização que essa memória, negligenciada através dos séculos, acaba se transformando em um produto turístico (MCKERCHER E DU CROSS, 2002).

Portanto, embora constata-se uma conexão forte da memória de um grupo com o território simbólico-cultural da área portuária da capital carioca, ao mesmo tempo, o governo também manifesta interesse em criar uma imagem da cidade a partir da apropriação das memórias coletivas de grupos específicos ao atrelá-la ao projeto de revitalização da área.

2.2. A relação turismo-patrimônio cultural

Molina (2003) propõe a divisão da história do desenvolvimento turístico em 3 grandes categorias: a do pré-turismo (com o *Grand Tour*); a do turismo (segundo a concepção industrial); e a do pós-turismo.

As origens do turismo moderno remontam à prática do *Grand Tour* (SALGUEIRO, 2002; YASOSHIMA e OLIVEIRA, 2002; BARRETTO, 2014; MOLINA, 2003), que surgiu e se desenvolveu nos séculos XVII e XVIII. Levavam o nome de *Grand Tour* as viagens aristocráticas pelo continente europeu (SALGUEIRO, 2002, p.290), realizadas por jovens membros da aristocracia inglesa e da chamada *gentry* (pequena nobreza).

Salgueiro (2002) explica que, acima de tudo, o *grand tourist* era um viajante que dispunha de tempo e de recursos e que amava a cultura dos antigos e seus monumentos; à época, a única forma de conhecer outras culturas era através das viagens (BARRETTO, 2014); por isso, considera-se que o *Grand Tour* “constitui as matrizes remotas dos fluxos de turismo de lazer e cultural do nosso tempo atual” (SALGUEIRO, 2002, p. 290).

No século XVIII, a prática do *Grand Tour* começou a ser mais e mais frequente entre as famílias ricas no século XVIII, e essas viagens passaram a ser parte essencial da formação dos jovens ingleses aristocratas, cuja educação só seria considerada completa após a realização de uma viagem longa (de um a três anos) pela Europa, na companhia de seu tutor (YASOSHIMA e OLIVEIRA, 2002, p.36). Os filhos dessas famílias eram enviados, portanto, para “aprender línguas, edificar-se e distrair-se” (SALGUEIRO, 2002); nesse momento, essas viagens eram limitadas aos homens ricos – as mulheres eram proibidas de viajar (BARRETTO, 2014).

Já no final do século XVIII, segundo Salgueiro (2002), o hábito foi se difundindo até chegar aos “filhos da classe média urbana melhor situada”, que era aquela composta por burgueses de sucesso.

Para Salgueiro (2002), a grande diferença entre esse tipo de turismo praticado nos séculos XVII e XVIII e o turismo praticado atualmente se dá a partir da relação lazer/trabalho. Os *grand tourists* eram membros da aristocracia, ou seja, eram indivíduos privilegiados, que possuíam muitos recursos e tempo livre, uma vez que não trabalhavam.

O turista moderno, por outro lado, faz parte do chamado turismo de massa, que surgiu no século XIX, com o advento da Revolução Industrial e as mudanças nos modos de produção. É nesse período que começa a segunda categoria proposta por Molina (2003), dividida em 3 fases: a do turismo industrial primitivo (da Revolução Industrial até a Segunda Guerra Mundial); a do turismo industrial maduro (da década de 1950 até a década de 1980); e a do turismo pós-industrial (que seguiu até o final do século XX).

Houve, nesse período, a separação entre o lazer e o trabalho que o turista do *Grand Tour* não conhecia (SALGUEIRO, 2002). O turismo desse século foi marcado pela reivindicação dos trabalhadores por seus direitos, o que proporcionou a eles um tempo de lazer que não possuíam até então e que se traduziu, especialmente, no turismo de sol e praia, produto padrão dos turismos industriais (MOLINA, 2003).

Outros fatores que contribuíram para o desenvolvimento do turismo nesse período e sua transformação em um “fenômeno mundial de massas” foram a melhora dos meios de transporte, a substituição do trabalho doméstico pelo trabalho nas fábricas, o aumento da segurança, da salubridade e da alfabetização; este último, especificamente, fez com que mais pessoas lessem jornais e que, a partir das informações lidas, tivessem mais vontade de viajar (BARRETTO, 2014).

A terceira e última grande categoria proposta por Molina (2003) é a do pós-turismo, que compreende o momento atual do turismo no mundo. Esse tipo de turismo é caracterizado pelos “produtos competitivos com capacidade crescente de inserção no mercado” (MOLINA, 2003), pelas tecnologias avançadas e pelos espaços lúdicos criados. O autor destaca os parques temáticos como os produtos típicos do pós-turismo, que gera espaços centros com grande especialização funcional lúdica, isto é,

espaços voltados ao entretenimento, à cultura e ao lazer, ou seja, espaços que propõem uma experiência, não a transmissão de conhecimento ou da cultura.

Para se inserir nesse mercado competitivo de cidades, as cidades precisam se projetar a partir da criação de uma imagem que atraia um fluxo crescente de turistas (SOTRATTI, 2010). Segundo o autor:

A formação da imagem turística dos lugares consiste numa fase importante do processo de produção turística dos lugares e se baseia na redução simbólica do espaço e do território a partir de uma idealização baseada no imaginário construído pelo mercado turístico (SOTRATTI, 2010).

Paralelamente ao desenvolvimento do turismo, desenvolveu-se a prática de preservação do patrimônio no mundo, que será descrita aqui a partir da visão de Sant'anna (2017). A autora inicia a descrição fazendo a ligação do início da prática preservacionista ao Renascimento, quando eram entendidos como patrimônio apenas as grandes obras que “mereceriam, segundo a concepção da época, representar o passado e a excelência do engenho de cada nação” (SANT'ANNA, 2017, p.19), que eram, basicamente, os bens que remetiam à Antiguidade Clássica, os edifícios religiosos e castelos da Idade Média. Essa seletividade marcou o início da prática, no século XVIII e se manteve ao longo do século XIX, quando a prática foi institucionalizada. Além da alta seletividade do patrimônio, os atores envolvidos na prática formavam um grupo restrito, e a população não tinha voz.

No entanto, a preservação do patrimônio só começou a ser promovida, de fato, com a Revolução Francesa, quando começaram a se preocupar em proteger as antiguidades pertencentes aos grupos dominantes (a nobreza e o clero) da destruição do Estado revolucionário. Foi, então, que surgiu a expressão “monumento histórico” e a noção de “patrimônio nacional”. A noção do monumento histórico, associado à noção de patrimônio nacional, atribuiu aos monumentos uma função econômica, de posse e riqueza da nação, e uma função política, de representação da identidade nacional (SANT'ANNA, 2017).

No meio urbano europeu, a prática se consolidou por volta dos anos 1930; nesse momento, a grande preocupação eram as reconstruções urbanas das cidades

atingidas pelas destruições em massa da Segunda Guerra Mundial, “valorizando a ‘moldura’ urbana de grandes monumentos” (SANT’ANNA, 2017); foi apenas nesse período que a noção de patrimônio se expandiu e passou a abranger todos os tipos de arte.

Nesse século, a prática preservacionista se expandiu internacionalmente, seguindo o exemplo dos países europeus. O turismo cultural industrial (MOLINA, 2003) transformou os monumentos históricos em um “fenômeno de massa”. Associado ao entretenimento, nas últimas décadas do século, o patrimônio histórico se tornou um produto turístico, que agregava valor econômico à cidade e faz parte de imagens publicitárias.

Sant’anna (2017) afirma que foi na década de 1960 que a cidade “se transformou no objeto patrimonial por excelência”; isso aconteceu porque a prática preservacionista passou a ser incorporada no planejamento e na gestão urbana, se consolidando nos anos 1980 como “uma norma que orienta processos de produção e de gestão urbana”.

A utilização do patrimônio cultural como produto turístico, que agregaria valor econômico às cidades através da imagem destas, fez com que, no final do século, prevalecesse sua característica econômica, em detrimento das outras; nesse sentido, o patrimônio passou a se conformar como necessário nas estratégias de valorização imobiliária de bairros antigos degradados, em várias cidades do mundo. A autora destaca que “no final do século XX não havia, como houve antes, cidade sem patrimônio” (SANT’ANNA, 2017).

No Brasil, o turismo surge como política pública na década de 1966, através do decreto-lei n 55 de 18/11/1966, que criou o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) e definiu a Política Nacional de Turismo (ARAÚJO, 2012).

Segundo Araújo (2012), foi no decreto que apareceu, pela primeira vez, o termo “indústria do turismo”, relacionando a industrialização, responsável pelo crescimento

econômico do país na época, ao turismo; devido à importância da indústria para a economia nacional, essa relação conferiu também ao turismo um potencial econômico. Segundo o Ministério do Turismo (MTur), o turismo é:

[...] o conjunto de atividades realizadas por pessoas durante suas viagens e estadias em lugares distintos do seu habitat natural por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios e outros (MTUR, 2007).

Com o passar dos anos, o turismo cultural foi ganhando espaço no mercado de viagens; enquanto, inicialmente, ele era considerado um nicho específico de atividade, que atraía um tipo específico de turista – turistas com nível maior de educação formal e que se interessavam mais por culturas diferentes (MCKERCHER E DU CROSS, 2002) -, hoje é um dos tipos de turismo mais praticados.

É difícil definir o que é e o que envolve o turismo cultural (MCKERCHER E DU CROSS, 2002). O Ministério do Turismo entende o turismo cultural como atrelado à noção de valorização e proteção dos bens materiais e imateriais da cultura e da vivência do patrimônio histórico e cultural (MTUR, 2006).

Já na Carta do Turismo Cultural do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), de 1976, o turismo cultural é definido como:

[...] aquela forma de turismo que tem por objetivo [sic], entre outros fins, o conhecimento de monumentos e sítios histórico-artísticos. Exerce um efeito realmente positivo sobre estes tanto quanto contribui - para satisfazer seus próprios fins - a sua manutenção e proteção [sic]. Esta forma de turismo justifica, de facto, os esforços que tal manutenção e proteção [sic] exigem da comunidade humana, devido aos benefícios socioculturais e económicos que comporta para toda a população implicada (ICOMOS, 1976).

No Brasil, a prática da preservação patrimonial é dividida por Sant'Anna (2017) em 3 momentos: o primeiro momento vai dos anos 1930 até o final dos anos 1960; o segundo teve início na década de 1970; e o terceiro na década de 1980.

A autora descreve o primeiro momento como sendo marcado “por uma ação estatal fortemente centralizada e pelo uso do patrimônio em estratégias de construção de uma identidade nacional e de uma arte genuinamente brasileira” (SANT'ANNA, 2017). Nesse momento, os estados e os municípios não atuavam no campo do

patrimônio, restrito à União, por meio do antigo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), que viraria o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN):

Naquele primeiro momento, a área ou setor urbano merecedor do título de patrimônio nacional era concebido como um monumento artístico, uma obra de arte acabada, que deveria ser preservada como tal. A cidade-patrimônio era, então, correntemente denominada de “cidade-monumento” e as operações de conservação eram realizadas com vistas a reforçar uma unidade estética vinculada ao que os intelectuais modernistas que fundaram o antigo SPHAN concebiam como valor artístico (SANT’ANNA, 2017).

No país, esses monumentos valorizados e restaurados eram aqueles ligados a técnicas construtivas coloniais, sendo os outros elementos julgados como “bastardos” (SANT’ANNA, 2017), e, por isso, não importantes o suficiente para serem preservados.

Esse modelo de seleção e gestão do patrimônio entrou em crise com o processo de industrialização, a partir dos anos 1950, com o crescimento acelerado de várias cidades pelo país, especialmente as capitais de estados. Nesse momento, segundo Sant’anna (2017), conjuntos maiores começaram a ser selecionados para a proteção, partindo do medo de que os monumentos e pequenos conjuntos arquitetônicos fossem destruídos pelas modernizações das cidades. Estes conjuntos se localizavam, muitas vezes, nas áreas centrais das cidades. No entanto, os critérios de seleção permaneceram os mesmos dos anos 1930.

O segundo momento descrito pela autora foi quando o patrimônio cultural foi firmado como recurso econômico; nesse momento, foram criados os órgãos estaduais de preservação, embora a posição do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) tenha se mantido central (SANT’ANNA, 2017).

O patrimônio urbano passou a ser visto, então, como recurso econômico, integrado a outras políticas de desenvolvimento econômico, focando no potencial turístico do bem. Também foi nesse momento que, no país, o patrimônio passou a fazer parte de campanhas publicitárias, de forma que “a cidade-monumento surgia, então, como um produto turístico” (SANT’ANNA, 2017). Surgiram também, nesse

ponto, os órgãos de preservação municipais nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Recife, que começaram a vincular a preservação do patrimônio ao planejamento urbano.

O terceiro e último momento descrito pela autora foi responsável pelas alterações na seleção do patrimônio cultural a ser preservado; nesse contexto, passaram a ser considerados como critérios de seleção a “capacidade de determinado bem concentrar, em si, informações históricas” (SANT’ANNA, 2017). Aqui, a cidade-patrimônio se tornava cidade-documento, que representava os processos históricos, econômicos e sociais de produção do espaço urbano.

A relação turismo-patrimônio é paradoxal. Se, por um lado, o crescimento do turismo incentiva a valorização e a proteção do patrimônio cultural, por outro, a atividade pode gerar efeitos negativos no patrimônio, na medida em que massifica a visitação e aumenta os usos indevidos dos bens (MCKERCHER E DU CROSS, 2002).

A preocupação acerca dessa relação paradoxal se faz presente na Carta do Turismo Cultural do ICOMOS (1976), que ressalta o potencial destrutivo do turismo cultural sobre os bens patrimoniais. Nesse sentido, destaca-se a importância de proteger os bens culturais dos tais usos indevidos e da visitação excessiva. Além disso, a carta também reforça a necessidade de priorizar o respeito ao patrimônio, por meio de uma política de orientação do turismo (ICOMOS, 1976), para que este seja controlado e realizado de forma menos nociva ao bem.

Mckercher e Du Cross (2002) analisam o turismo cultural a partir de quatro aspectos: 1) o turismo; 2) o uso de bens patrimoniais; 3) o consumo de experiências e produtos; e 4) os turistas:

- 1) Dentro desse fator, os autores ressaltam a importância de entender - embora possa parecer óbvio - que, antes de tudo, o turismo cultural é uma forma de turismo. O turismo é uma atividade econômica (ARAÚJO, 2012) e, como tal, naturalmente, sua prioridade número um não é a conservação do patrimônio cultural, mas a transformação deste em produto turístico. Por

isso, ao promover um produto ou destino turístico, é preciso haver a compreensão de que tipos diversos de turistas, com níveis diferentes de interesse na cultura e no patrimônio, podem ser atraídos pelo produto promovido (MCKERCHER E DU CROSS, 2002), e não só aqueles que possuem interesse genuíno nos aspectos da cultura.

- 2) No entanto, ao descrever o aspecto ligado ao uso de bens patrimoniais, os autores destacam que o turismo cultural depende diretamente do patrimônio cultural, enquanto a recíproca não é verdadeira. Na verdade, a atividade turística não se encaixa, diretamente, nas razões para se conservar o patrimônio, que McKercher e Du Cross (2002) consideram ter a ver com a estética, a arquitetura, a história, e os valores educacionais e sociais; nesse sentido, o turismo se encaixaria como um elemento nos dois últimos motivos, não sendo imprescindível para a preservação do patrimônio cultural.

O bem patrimonial é um bem que não foi modificado e é identificado por seus valores intrínsecos; já o produto do turismo cultural, representa um bem que foi modificado ou transformado especificamente para o consumo turístico (MCKERCHER E DU CROSS, 2002).

- 3) O turista cultural quer consumir uma variedade de experiências culturais e, para possibilitar esse consumo, os bens patrimoniais devem ser transformados em atrativos culturais, entendidos como os “elementos da cultura que, ao serem utilizados para fins turísticos, passam a atrair fluxos turísticos” (MTUR, 2007), que se configuram como produtos turísticos a serviço do consumidor. Como defendem os autores:

Para facilitar esse consumo, os bens culturais devem ser transformados em produtos turísticos culturais. O processo de transformação efetiva o potencial do bem ao convertê-lo em algo que o turista pode utilizar. Esse processo de transformação, embora detestável para alguns, é essencial para o desenvolvimento e para a gestão sustentável do produto turístico cultural (MCKERCHER E DU CROSS, 2002. Tradução da autora).

Veloso, no entanto, atenta para o perigo de se transformar o bem cultural em mera mercadoria para consumo do turista; na medida em que o patrimônio cultural expressa “valores coletivos corporificados em manifestações concretas” (VELOSO, 2006), a transformação dele em um objeto de consumo faz com que a história que ele materializa seja passada de forma superficial.

Além disso, os bens culturais possuem um valor simbólico que passa a circular no mercado (VELOSO, 2006), e esse valor simbólico é ligado à metamemória (CANDAU, 2011) do grupo social em questão, e, por isso, “a produção, a valorização e a apropriação de tais bens remetem sempre ao campo das lutas simbólicas que ocorrem no interior de toda sociedade ou mesmo de um grupo social” (VELOSO, 2006), O próprio ato de selecionar o patrimônio cultural a ser preservado e valorizado é um ato de poder (SANT’ANNA, 2017).

- 4) Por último, os autores acreditam que, para analisar o turismo, há que se considerar o turista, que, para eles, se dividem em cinco categorias: o turista cultural intencional, que é aquele que possui o turismo cultural como motivo principal de sua visita ao destino e que busca uma experiência cultural profunda; o turista cultural observador, que é aquele que, embora também possa ter como principal motivação da viagem o turismo cultural, tem uma experiência mais superficial; o turista cultural ocasional/casual, para o qual o turismo cultural não influencia tanto na decisão do destino turístico e, portanto, tem uma experiência cultural também superficial; o turista cultural acidental, que não viaja por motivações culturais, mas acaba participando nas atividades e tendo uma experiência superficial e; o turista cultural que gosta de surpresas/aventuras, que não viaja pensando no turismo cultural, mas que, depois de participar de atividades culturais, acaba tendo uma experiência profunda.

Percebe-se, então, que, embora tenha sido mostrada uma relação direta entre o nível de educação e o interesse em atividades como o turismo cultural (MCKERCHER e DU CROSS, 2002), não são apenas aqueles que tem interesse genuíno nas culturas e que viajam com o objetivo de conhecer e compreender outras culturas que praticam, de fato, o turismo cultural. Às vezes, esse turista considerado

cultural é o que viaja por outros motivos, mas que, durante sua estadia no destino, participa em atividades culturais.

O MTur (2006) considera apenas dois desses tipos de turista cultural: o turista cultural ocasional e aquele que possui interesse específico na cultura local. Como foi comentado anteriormente, quando um produto turístico é promovido, este atrai diversos tipos de turista, desde aqueles que de fato se interessam pela cultura e pelo bem representativo dela, até aqueles que não têm como prioridade a cultura, mas ocasionalmente, ao viajar, se interessa.

Os autores se guiam por quatro princípios que acreditam se aplicar à natureza do turismo: o turismo é uma atividade comercial; o turismo envolve o consumo de experiências; o turismo é entretenimento; o turismo é uma atividade movida pela demanda que é difícil de controlar.

Por ser uma atividade comercial (MCKERCHER e DU CROSS, 2002), a atividade turística tem grande potencial de geração de capital. Segundo os autores, embora os turistas possam resolver viajar por inúmeras razões, as motivações dos diversos agentes para se envolverem na indústria turística costumam ter um ponto em comum: a busca pelos benefícios econômicos que a atividade gera.

Nesse sentido, as empresas se envolvem esperando lucrar através da oferta de serviços e produtos para os turistas; os destinos turísticos se envolvem devido aos benefícios econômicos advindos da atividade e aos benefícios sociais advindos da geração de renda; já os países, estados e municípios se envolvem pela geração de capital e pelas divisas geradas. Portanto, embora os viajantes possam ter inúmeros motivos para viajar, os destinos se interessam pelo turismo por um único motivo: os benefícios econômicos.

Por isso, existe uma variedade de roteiros turísticos, desde aqueles que tem como principal objetivo a transmissão dos valores simbólicos atrelados à história e à herança afrodescendente do território simbólico-cultural da zona portuária do Rio de Janeiro até aqueles que se apropriam do patrimônio cultural afrodescendente como

mais um atrativo para visitar, sem dar grande importância ao significado simbólico daquele lugar, voltados para diversos tipos de turista, como veremos no capítulo a seguir.



CAPÍTULO 3
ROTEIROS TURÍSTICOS

3.1. Análise dos roteiros propostos para a área

Em 2018, a cidade do Rio de Janeiro era a única cidade brasileira a se inserir no ranking das 100 cidades mais visitadas do mundo (EUROMONITOR, 2018), ocupando a 94ª posição; já em 2019, caiu para a 104ª (EUROMONITOR, 2019).

O atrativo mais procurado e visitado da cidade é o Cristo Redentor. Uma das sete maravilhas do mundo, foi eleito o ponto turístico melhor avaliado do país e o 9º no mundo em 2015;²⁵ já em 2019, foi eleito o 16º mais visitado do mundo.²⁶

Na lista “as melhores coisas para se fazer no Rio de Janeiro” segundo as preferências dos viajantes, do Tripadvisor²⁷, o Pão de Açúcar ocupa a primeira posição, seguido do Cristo Redentor. Entre os dez primeiros lugares, apenas um equipamento da região portuária aparece: o Museu do Amanhã, em 9º lugar. O AquaRio se encontra em 17º lugar.

No entanto, na Sondagem Empresarial do Ministério do Turismo, realizada com agências e organizações de viagens no segundo semestre de 2019, afirma-se que apenas 25,8% dos clientes das agências de turismo da capital carioca procuraram o turismo cultural, enquanto 38,2% procuraram o turismo de sol e praia.

De acordo com o Perfil da Demanda Internacional de Turistas 2017/2018, traçado pelo RIOCEPTUR (Centro de Pesquisas e Estudos Aplicados ao Turismo da Cidade do Rio de Janeiro), 88,1% dos viajantes estrangeiros visitaram as praias da cidade, enquanto 22% visitaram o Cristo Redentor e 16,3%, o Pão de Açúcar; o Boulevard Olímpico se encontra em 4º lugar, com 18,4% dos visitantes, seguido do

²⁵ Cristo é eleito o ponto turístico mais bem avaliado do país e o 9º do mundo. G1. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/06/cristo-e-eleito-o-ponto-turistico-mais-bem-avaliado-do-pais-e-o-9-do-mundo.html>. Acesso em 11/08/2020.

²⁶ Cristo Redentor é o 16º ponto turístico mais visitado do mundo. Jornal Meia Hora. Disponível em: <https://www.meiahora.com.br/geral/2019/12/5840161-cristo-redentor-e-o-16---ponto-turistico-mais-visitado-do-mundo.html#foto=1>. Acesso em: 11/08/2020.

²⁷ Tripadvisor. Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attractions-g303506-Activities-Rio_de_Janeiro_State_of_Rio_de_Janeiro.html. Acesso em: 11/08/2020

Centro Histórico (14,2%), da Lapa (12,7%), do AquaRio (8,2%) e do Museu do Amanhã (7%) (RIOCEPTUR, 2018).

Em relação ao perfil da demanda nacional 2017/2018, não há muita diferença nos atrativos mais visitados: as praias se mantêm em 1º lugar, com 23,2% das visitas, seguidas do Cristo (23,2%), do Pão de Açúcar (17,4%) e da Lapa (11,6%); nessa pesquisa, os museus foram condensados em uma só categoria, com 2,7% das visitas, e os centros culturais com 3,9%. Os dados apresentados demonstram que o turismo cultural é o segundo segmento turístico mais praticado na cidade do Rio de Janeiro.

A patrimonialização do Cais do Valongo, a história da zona portuária e a sua localização privilegiada, próxima ao Centro Histórico e de Negócios são fatores que concedem à área um grande valor patrimonial, o que faz com que seja uma área muito atrativa para a realização de atividades relacionadas ao turismo cultural.

Além disso, a região portuária é marcada pela memória coletiva afrodescendente, que, embora pouco valorizada no século passado, passou por processos de patrimonialização e institucionalização no decorrer do projeto (VASSALO e CICALO, 2015), com a nomeação do Cais do Valongo como Patrimônio Histórico da Humanidade e a criação do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, que é um dos roteiros analisados neste capítulo.

Por ser uma cidade tão visitada, existe uma infinidade de roteiros turísticos propostos para a capital carioca; a seguir, apresenta-se a análise de 134 roteiros propostos para a região de estudo²⁸.

²⁸ Para esse fim, foram considerados todos os roteiros encontrados no site eletrônico TripAdvisor, que passem por, pelo menos, um equipamento localizado na região de estudo, a saber, os bairros que compõem a AEIU Porto Maravilha e parte do centro, seguindo o traçado do VLT.

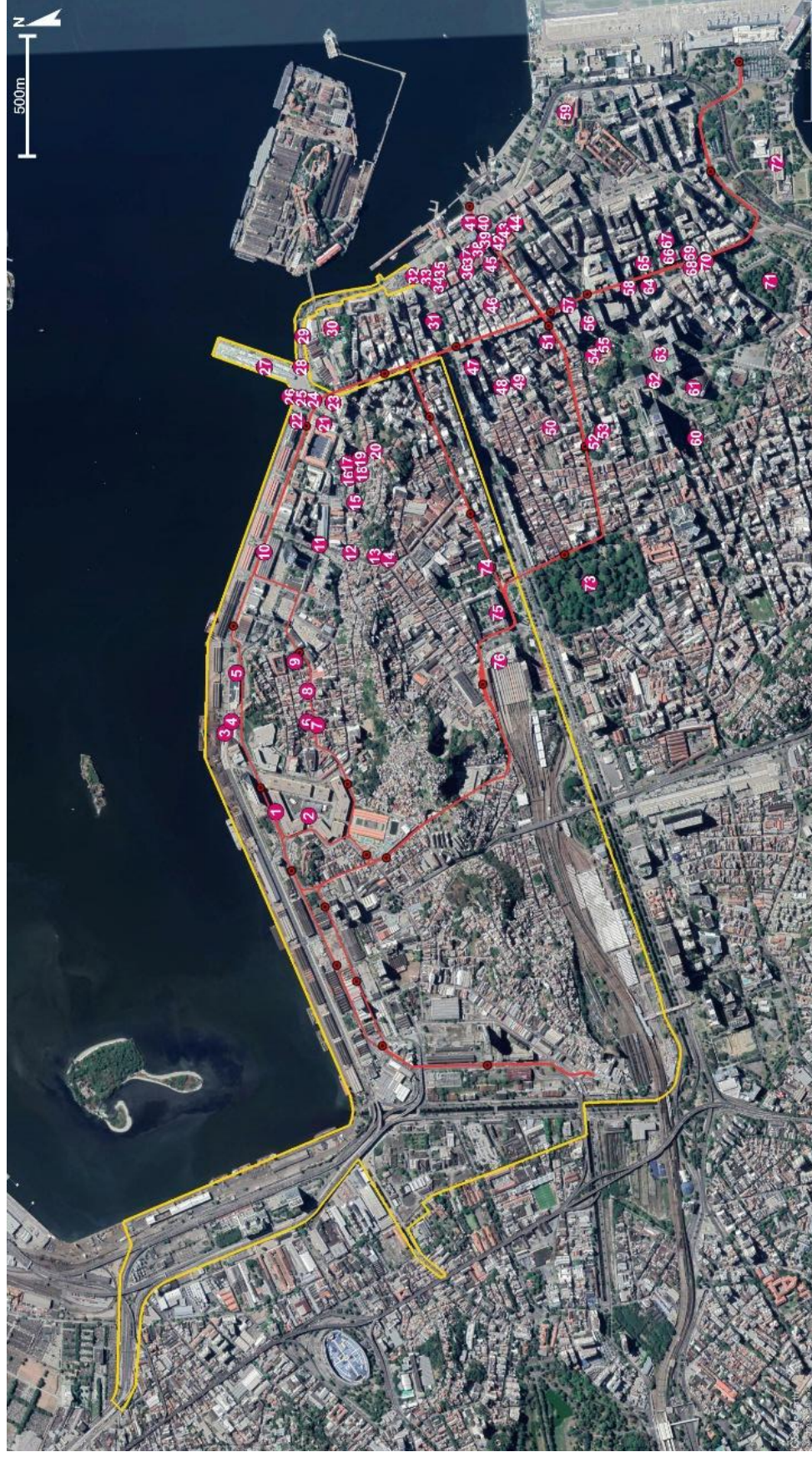


Figura 16. Imagem aérea da distribuição dos equipamentos dentro da área de estudo. Legenda: 1. Cidade do Samba; 2. Barracão da Grande Rio 3. Porto de Navios; 4. Rio Star; 5. AquaRio; 6. Centro Cultural José Bonifácio; 7. Museu Nacional da História e Cultura Afro-Brasileira; 8. Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos; 9. Praça da Harmonia; 10. Mural Etnias; 11. Docas Dom Pedro II; 12. Cais do Valongo; 13. Centro Cultural Pequena África; 14. Jardim Suspenso do Valongo; 15. Pedra do Sal; 16. Estátua de Mercedes Baptista; 17. Igreja de São Francisco da Prainha; 18. Casa do Nando; 19. Largo de São Francisco da Prainha; 20. Morro da Conceição; 21. Museu de Arte do Rio; 22. Pôr do Sol; 23. Praça Mauá; 24. Monumento ao Visconde de Mauá; 25. Puffed Star II; 26. Porto Maravilha; 27. Museu do Amanhã; 28. Boulevard olímpico; 29. Orla Conde; 30. Mosteiro de São Bento; 31. Igreja da Candelária; 32. Tocha Olímpica; 33. Casa França-Brasil; 34. Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB); 35. Centro Cultural dos Correios; 36. Igreja da Santa Cruz dos Militares; 37. Igreja de Nossa Senhora da Lapa dos Mercadores; 38. Travessa do Comércio; 39. Arco do Teles; 40. Chafariz do Mestre Valentim; 41. Praça XV de novembro; 42. Estátua de General Osório; 43. Paço Imperial; 44. Palácio Tiradentes; 45. Igreja da Terceira Ordem do Carmo; 46. Capela Real; 47. Rua do Ouvidor; 48. Saara; 49. Rua Uruguiana; 50. Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos e de São Benedito; 51. Real Gabinete Português de Leitura; 52. Confeitaria Colombo; 53. Praça Tiradentes; 54. Centro Histórico; 55. Convento de Santo Antônio; 56. Igreja de São Francisco da Penitência; 57. Largo da Carioca; 58. Avenida Rio Branco; 59. Clube Naval; 60. Museu Histórico Nacional; 61. Rua do Lavradio; 62. Catedral Metropolitana de São Sebastião; 63. Avenida República do Chile; 64. Edifício Sede da Petrobras; 65. Theatro Municipal; 66. Museu Nacional de Belas Artes; 67. Biblioteca Nacional; 68. Museu Judaico; 69. Palácio Pedro Ernesto; 70. Centro Cultural Justiça Federal; 71. Cinelândia; 72. Passeio Público; 73. Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro; 74. Campo de Santana; 75. Palácio de Santana; 76. Palácio de Itamaraty; 77. Central do Brasil. Fonte: Elaboração própria, 2020.

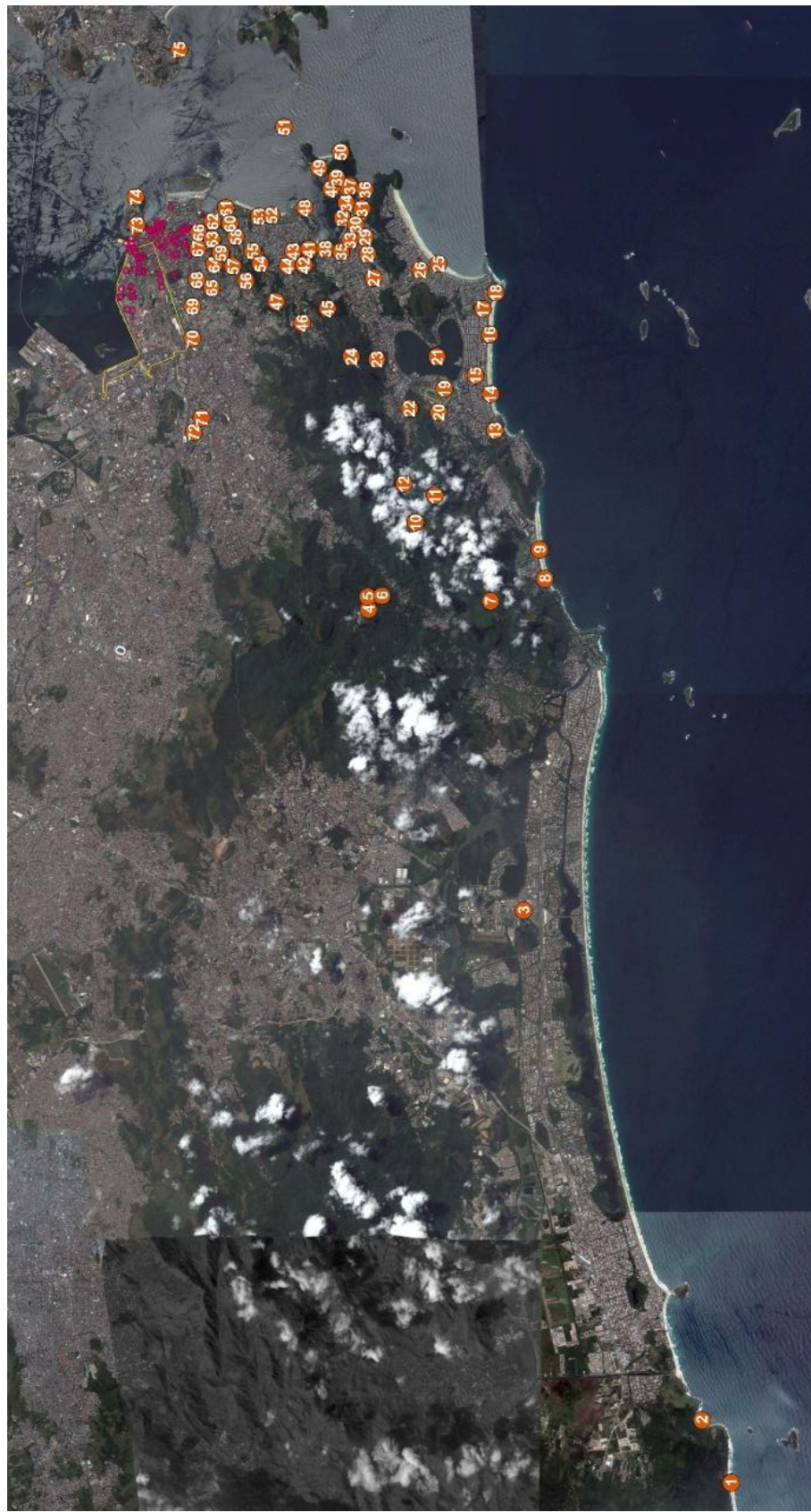
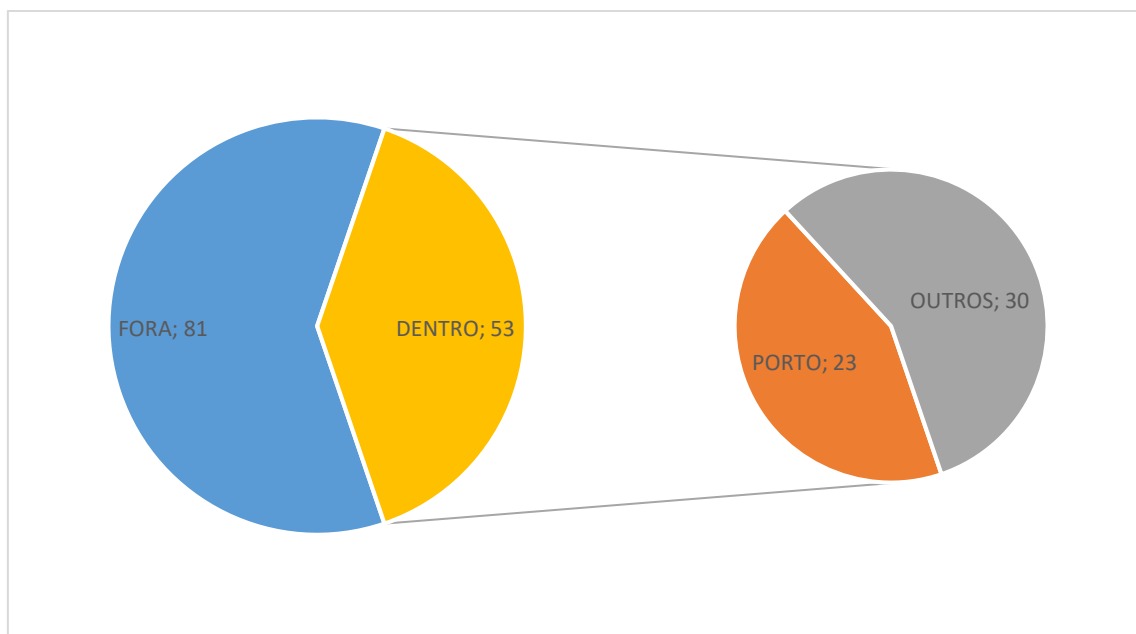


Figura 17. Imagem aérea da distribuição dos equipamentos fora da área de estudo. Legenda: 1. Praia do Grumari; 2. Prainha; 3. Museu da Seleção Brasileira; 4. Floresta Nacional da Tijuca; 5. Capela Mayrink; 6. Cascatinha Taunay; 7. Pedra Bonita; 8. Praia do Pepino; 9. Praia de São Conrado; 10. Mesa do Imperador; 11. Vista Chinesa; 12. Cachoeira do Horto; 13. Parque Penhasco Dois Irmãos; 14. Praia do Leblon; 15. Jardim de Alah; 16. Praia de Ipanema; 17. Feira Hippie de Ipanema; 18. Praia do Arpoador; 19. Jockey Club Brasileiro; 20. Baixo Gávea; 21. Lagoa Rodrigo de Freitas; 22. Jardim Botânico; 23. Parque Lage; 24. Cristo Redentor; 25. Praia de Copacabana; 26. Copacabana; 27. Cemitério São João Baptista; 28. União Israelita Shel Guemilut Hassadim; 29. Botafogo Futebol Clube; 30. UFRJ (Praia Vermelha); 31. Instituto Benjamin Constant; 32. Iate Clube; 33. Parque Yitzhak Rabin; 34. Mureta da Urca; 35. Botafogo; 36. Praia Vermelha; 37. Morro da Urca; 38. Praia de Botafogo; 39. Cassino da Urca; 40. Praia da Urca; 41. Praça Chaim Weizmann; 42. Escola Municipal Anne Frank; 43. Palácio Guanabara; 44. Fluminense Futebol Clube; 45. Mirante Dona Marta; 46. Largo do Boticário; 47. Morro São Judas Tadeu; 48. Espaço Cultural do Monumento Estácio de Sá; 49. Fortaleza de São João; 50. Pão de Açúcar; 51. Forte Tamandaré da Laje; 52. Praia do Flamengo; 53. Aterro do Flamengo; 54. The Maze; 55. Comunidade Tavares Bastos; 56. Castelo Valentim; 57. Largo do Guimarães; 58. Igreja de Nossa Senhora da Glória do Outeiro; 59. Parque das Ruínas; 60. Glória; 61. Marina da Glória; 62. Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial; 63. Escadaria de Selarón; 64. Museu da Chácara do Céu; 65. Santa Teresa; 66. Lapa; 67. Arcos da Lapa; 68. Grande Templo Israelita; 69. Sambódromo da Marquês de Sapucaí; 70. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; 71. Estátua do Bellini; 72. Maracanã; 73. Arsenal de Marinha; 74. Ilha Fiscal; 75. Museu de Arte Contemporânea. Fonte: Elaboração própria, 2020.

Dos 134 roteiros analisados, 53 (39,55%) se limitam aos equipamentos dentro da área de estudo, enquanto os 81 (60,45%) restantes abrangem várias partes da cidade (gráfico 1).

Conforme comentado no capítulo anterior, os turistas culturais podem ser divididos em 5 grupos (MCKERCHER e DU CROSS, 2002). A análise dos roteiros permite concluir que a maioria dos roteiros disponíveis que passam pela zona portuária da cidade são voltados para aqueles turistas que não possuem o turismo cultural como motivação de viagem, mas que acabam se envolvendo em atividades culturais e visitando equipamentos culturais, embora costumem ter uma experiência superficial (o turista cultural ocasional e o turista cultural acidental), porque a maioria dos roteiros repete o itinerário, passa por um número exacerbado de equipamentos e não incentiva o aprofundamento na cultural local.

Gráfico 1. Comparação entre os roteiros que se limitam à área de estudo e os que a extrapolam.



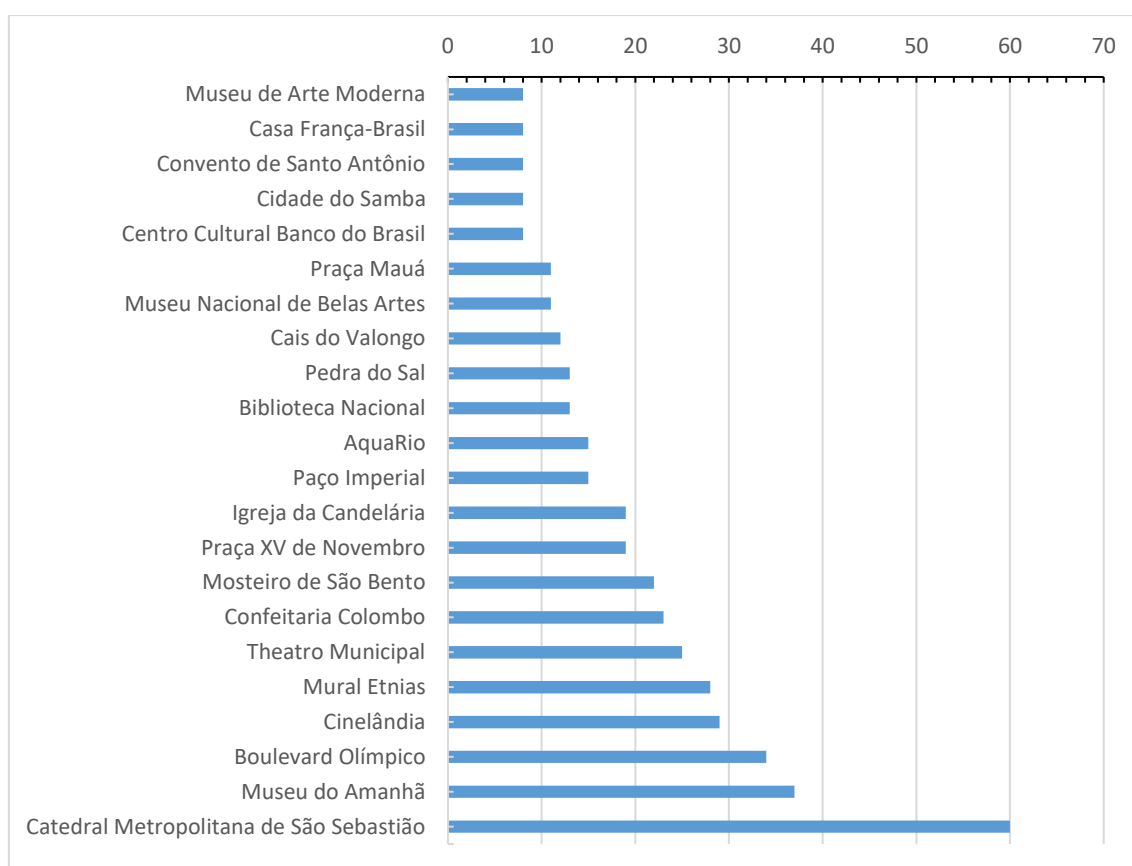
Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

O gráfico 1 mostra a relação entre os roteiros que se limitam ao recorte espacial da pesquisa e aqueles que abrangem outros lugares da cidade. Além disso, mostra quantos roteiros se limitam apenas à região portuária, foco do projeto Porto Maravilha. A partir deste gráfico, é possível analisar em que medida os equipamentos culturais e

lugares da região de estudo são atrativos o suficiente para que o turista se limite a circular pela área durante um dia de sua viagem; também é possível demonstrar que tipo de turismo está sendo realizado na cidade: se de massa, no qual o objetivo é visitar o máximo de atrativos turísticos possível, ou se é um turismo cultural de fato, no qual se pretende aprender e compreender sobre a cultura local.

No gráfico 2 demonstra-se quantos dos roteiros passam por cada um dos equipamentos e lugares localizados dentro do perímetro da área de estudo. Os dois mais relevantes são a Catedral Metropolitana do Rio de Janeiro e o Museu do Amanhã.

Gráfico 2. Quantificação de roteiros por equipamento dentro da área de estudo.



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

A Catedral (figura 18), muito presente até mesmo nos roteiros que abrangem toda a cidade, se consolida como o único ponto na área de estudo que faz parte de

27 (ou 32,05%) dos percursos que extrapolam as áreas central e portuária. A visita à Catedral é frequentemente associada à visita ao Cristo Redentor, Pão de Açúcar, Sambódromo e Maracanã.



Figura 18. Catedral de São Sebastião do Rio de Janeiro. Fonte: Diário do Rio. Disponível em: diariodorio.com. Acesso em: 06/08/2020.

Embora esses 5 lugares não sejam tão próximos uns dos outros, são todos de grande relevância para a cidade do Rio e para o imaginário projetado. A Catedral, de estilo brutalista, atrai admiradores da arquitetura e interessados na história da igreja. O Cristo Redentor e o Pão de Açúcar, conforme visto anteriormente, são dois dos atrativos cariocas mais visitados, tanto por turistas estrangeiros quanto por turistas domésticos; já o Maracanã e o Sambódromo, remetem a símbolos frequentemente relacionados ao Brasil: o futebol e o samba.

O Museu do Amanhã (figura 19) é considerado um dos destaques do projeto de revitalização da zona portuária e é assinado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Inicialmente, sua construção se daria nos armazéns 05 e 06 e ocuparia 20 mil metros quadrados; o Píer Mauá seria transformado em um parque, com quiosques, chafarizes, anfiteatro e espaço multiuso (Ferreira, 2011). No entanto, na gestão de Eduardo Paes, a instalação do museu passou a ser percebida como um ícone da revitalização, que daria visibilidade internacional ao Rio de Janeiro (Valadão, 2012) e, portanto, seria digno de um lugar de destaque: o Píer Mauá.



Figura 19. Museu do Amanhã. Fonte: Museu do Amanhã. Disponível em: museudoamanha.org.br. Acesso em 04/08/2020.

Entre os lugares mais visitados estão o Mural Etnias, o maior grafite do mundo – característica sempre mencionada pelos roteiros que promovem a visita do local –, e o próprio Boulevard Olímpico (figura 20), que abrange a área entre os armazéns do Porto e a Praça Mauá e é onde o painel de arte urbana está inserido. No site do Boulevard²⁹, o lugar é descrito como uma das melhores atrações turísticas da cidade, onde não falta beleza ou o que fazer; no entanto, segundo o site, o lugar não se insere no topo das listas de atrações turísticas devido ao seu caráter jovem.

²⁹ Boulevard Olímpico. Disponível em: boulevard-olimpico.com. Acesso em 31/07/2020.



Figura 20. Mural Etnias e Boulevard Olímpico. Fonte: Ministério do Turismo. Disponível em: turismo.gov.br. Acesso em 04/08/2020.

Ainda entre os equipamentos e lugares mais visitados, estão construções emblemáticas da capital carioca, como o Theatro Municipal, a Biblioteca Nacional, a Praça XV e o Mosteiro de São Bento, além do AquaRio, o maior aquário da América Latina, também instalado no Boulevard Olímpico.

Os aquários se consolidaram como elementos quase necessários em revitalizações de áreas portuárias, presentes em cidades como Boston e Baltimore, nos Estados Unidos (DEL RIO, 2001) e Barcelona, na Espanha, devido ao seu caráter atrativo e recreacional, além de sua representação do mar, distante poucos metros do equipamento.

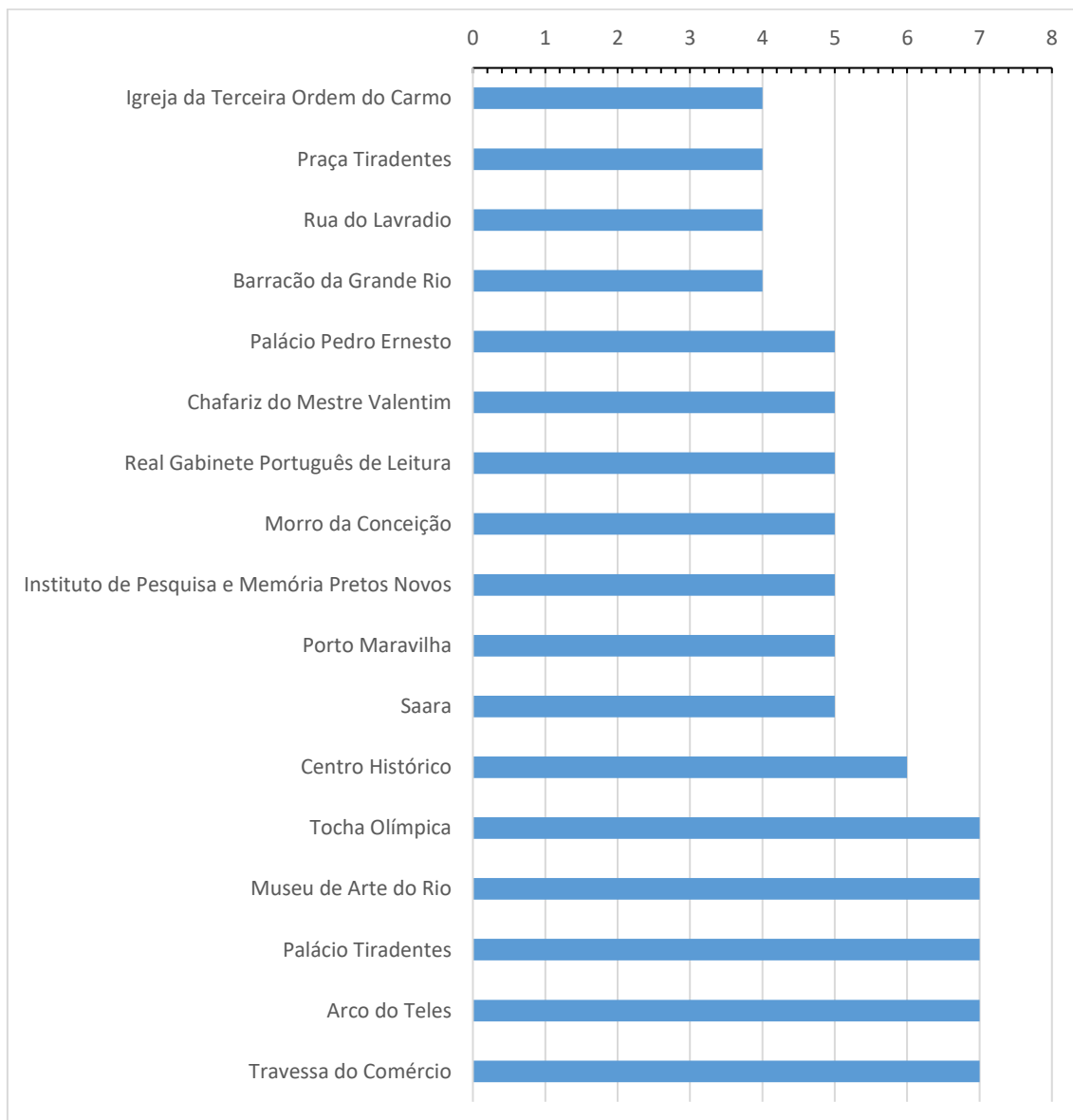
Portanto, é possível perceber que os equipamentos mais visitados dentro da área de estudo se dividem, basicamente, em duas categorias: patrimônios históricos e culturais e construções e ambientes novos, modernos, que muitas vezes são reproduções de modelos internacionais, mas que ganham mais projeção internacional por seu caráter cultural.

O Cais do Valongo e a Pedra do Sal são os dois sítios históricos que remetem à cultura africana presente na área. No entanto, existem muitos outros lugares e

equipamentos relacionados à memória afro-brasileira na área de estudo que não são tão visitados porque não são tão conhecidos. O Cais do Valongo se tornou Patrimônio da Humanidade em 2017 e a Pedra do Sal é tombada pelo INEPAC (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural) desde 1984, sendo parte essencial da cultura carioca, com suas rodas de samba.

Dois dos equipamentos e lugares que remetem à memória africana e quase não aparecem nos roteiros são o Morro da Conceição e o Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos, onde também fica o Cemitério dos Pretos Novos; estes aparecem em apenas 5 dos 134 roteiros, como é possível ver no gráfico 3. Além destes, há o Centro Cultural José Bonifácio, o Jardim Suspenso do Valongo, o Centro Cultural Pequena África, as Docas Dom Pedro II, o Largo de São Francisco da Prainha e outros que fazem parte do Circuito de Herança Africana, mencionado adiante (gráfico 2).

Gráfico 2cont. Quantificação de roteiros por equipamento dentro da área de estudo. ²⁷



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

É possível notar, ainda, que o Museu de Arte do Rio (MAR), embora esteja localizado a apenas alguns metros de distância do Museu do Amanhã, do Boulevard Olímpico e do AquaRio, é visitado por apenas 7 dos roteiros.

O MAR (figura 21) foi instalado de forma a interligar dois edifícios bem diferentes: o Palacete Dom João VI, patrimônio tombado e eclético, e um edifício modernista, onde originalmente funcionava um terminal rodoviário.

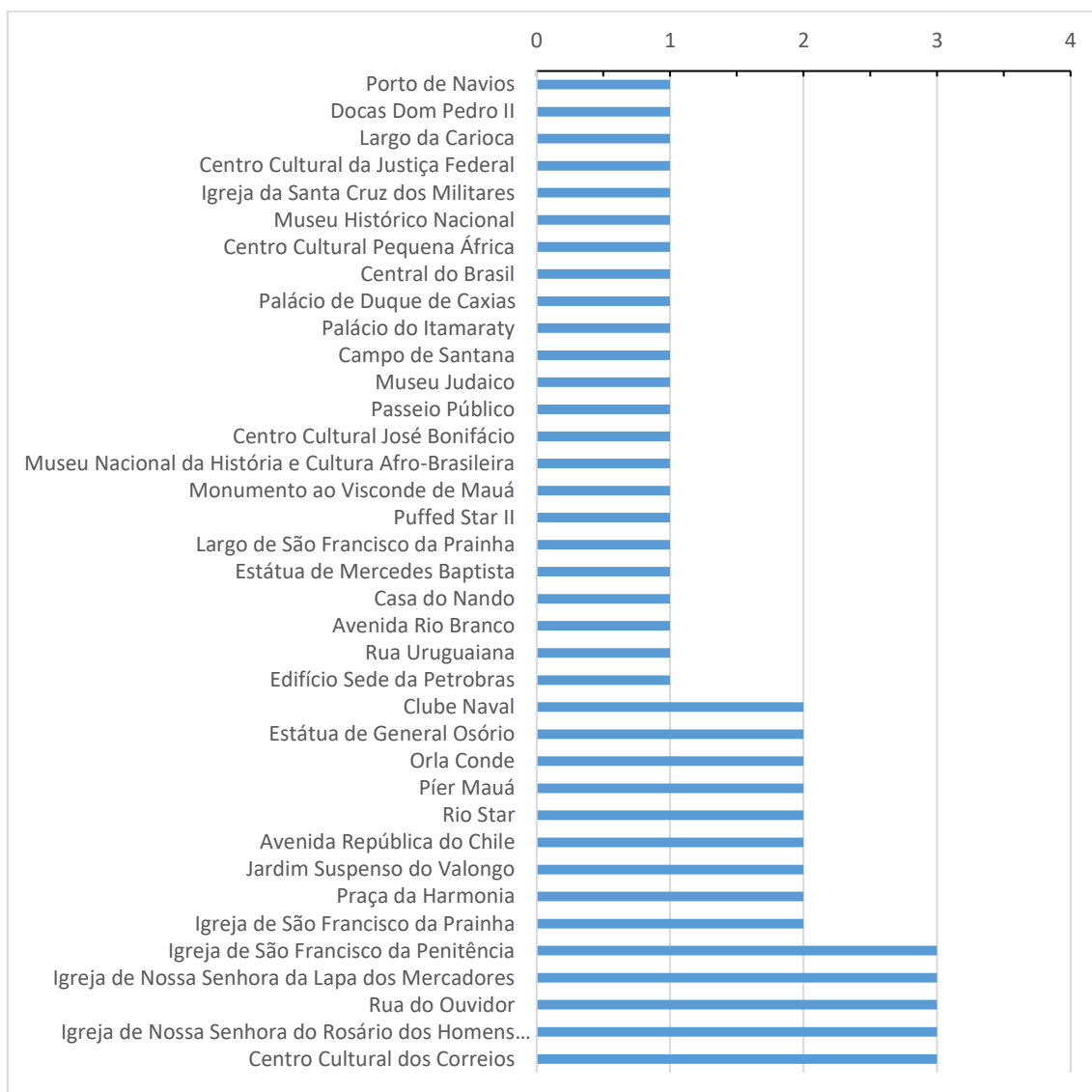


Figura 21. Museu de Arte do Rio – MAR. Fonte: Archdaily. Disponível em: archdaily.com. Acesso em 03/08/2020.

Como foi falado no capítulo 1, o MAR foi tratado como um dos ícones do Porto Maravilha tal qual o Museu do Amanhã; no entanto, este, talvez por sua posição de destaque e sua monumentalidade, parece atrair mais interessados do que o primeiro.

No gráfico 2, estão listados os equipamentos dentro da área de estudo que são menos visitados pelos roteiros mencionados. Nota-se, neste, alguns dos equipamentos e lugares menos visitados que remetem à história afro-brasileira da área:

Gráfico 2cont. Quantificação de roteiros por equipamento dentro da área de estudo.



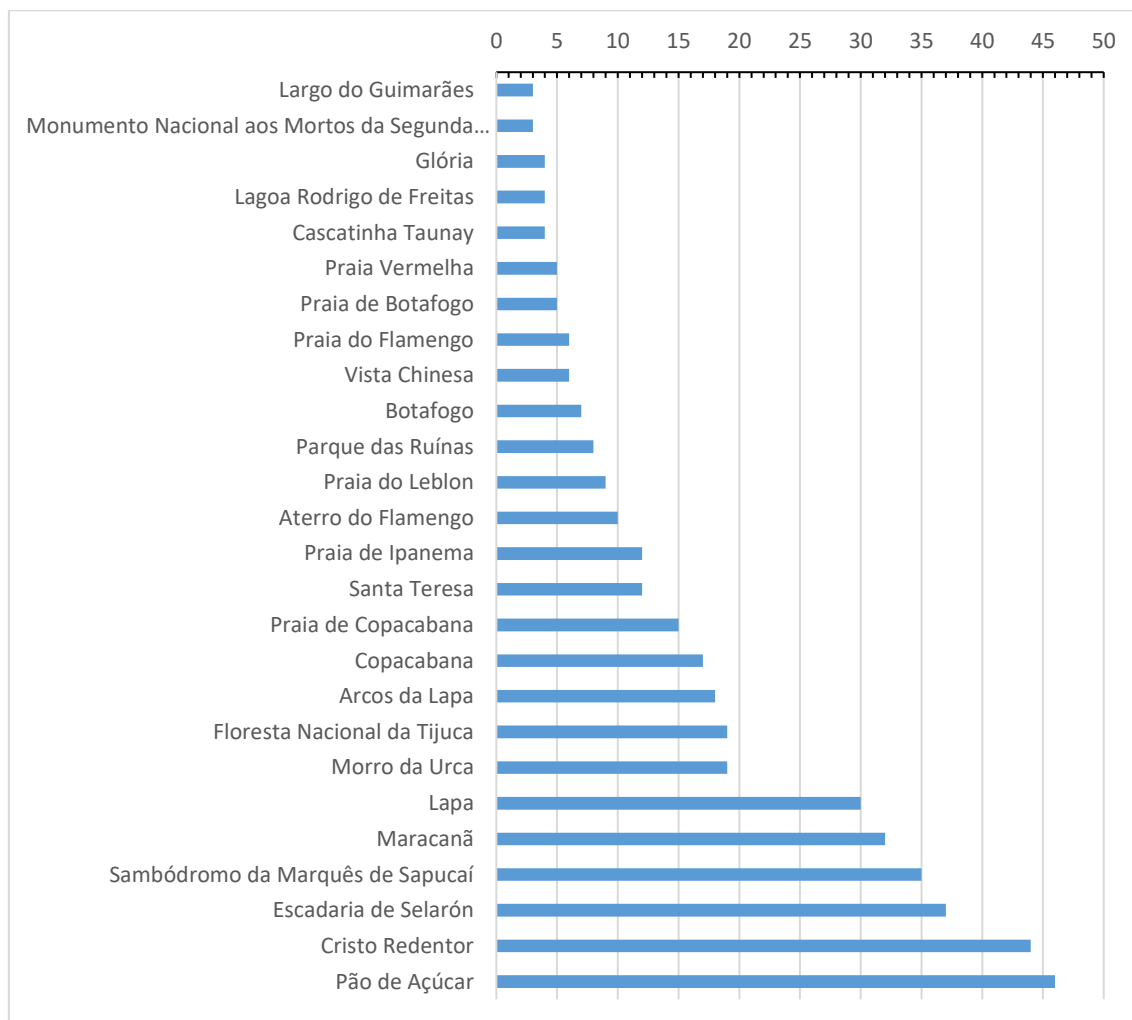
Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

O Pier Mauá é onde foi instalado o Museu do Amanhã, conseqüentemente, quem visita o museu ou a própria Praça Mauá, visita também o pier; no entanto, o Pier Mauá só é mencionado por 2 dos roteiros. Da mesma forma, a Orla Conde é o caminho revitalizado que liga a Praça Mauá à Praça XV e, por ser um local de passagem, também só é mencionado por 2 roteiros.

O gráfico 3 lista os equipamentos fora da área de interesse, enquanto demonstra quantos roteiros passam por cada um deles. Os mais visitados são: Pão

de Açúcar, Cristo Redentor, Escadaria de Selarón, Sambódromo Marquês de Sapucaí, Maracanã e Lapa (gráfico 3).

Gráfico 3. Quantificação de roteiros por equipamento fora da área de estudo.



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Os seis equipamentos e lugares mais visitados são uma demonstração inequívoca do imaginário turístico da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil projetado no mercado mundial. É muito comum que o turismo brasileiro seja associado ao carnaval, ao samba, ao futebol e às paisagens belas, sendo o Cristo Redentor e o Pão de Açúcar símbolos emblemáticos cariocas.

Nos roteiros compilados através do Tripadvisor, não é tão comum que as praias estejam presentes. Uma explicação possível para isso pode ser porque são lugares

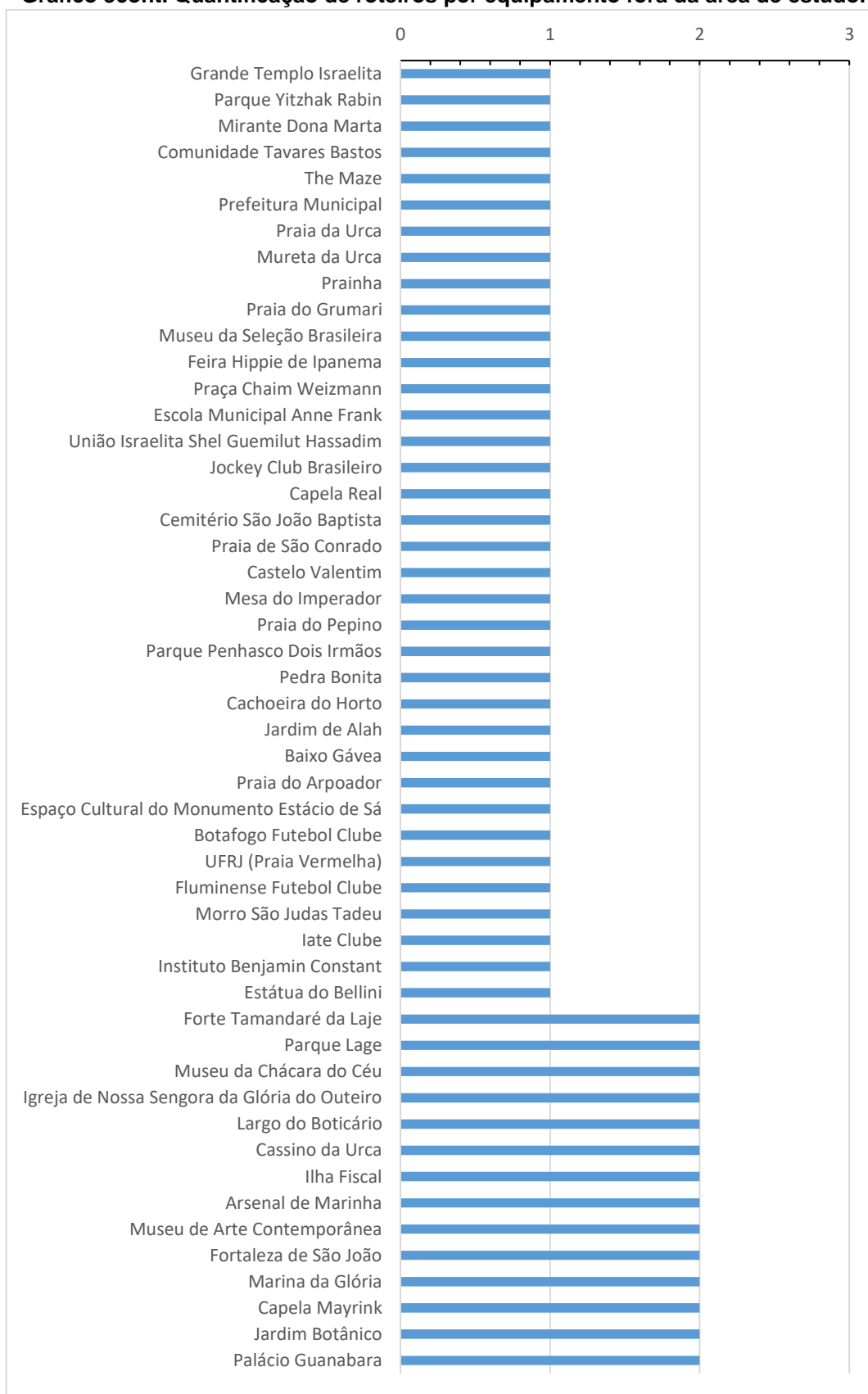
públicos e de fácil acesso, basta saber como chegar, o que é facilmente descoberto através de mapas disponíveis na internet. Além disso, as praias não costumam ser associadas a visitas a equipamentos culturais, pela incompatibilidade de trajés e logística, à exceção dos roteiros que só passam pelas praias, sem que o turista passe horas ou o dia lá.

É importante lembrar também que, os estudos que demonstram que as praias são os lugares mais procurados pelos turistas que chegam à capital carioca, compilam todas elas em uma única categoria: praias (ou turismo de sol e praia); já nos roteiros do site e, conseqüentemente, nos gráficos aqui apresentados, cada praia mencionada constitui uma categoria por si própria, de forma que a quantificação dos roteiros que visitam praias é feita de forma difusa.

Ademais, aparecem nos gráficos equipamentos e lugares que funcionam como uma extensão do centro histórico: o bairro de Santa Teresa e a Lapa, também dois lugares muito procurados pelos viajantes que se encaixam no perfil dos que apreciam o turismo cultural.

Já na continuação do gráfico 3, aparece a lista dos equipamentos fora da área de estudo que são menos citados pelos roteiros analisados. Alguns destes constituem roteiros temáticos, como o Grande Templo Israelita, o Parque Yitzhak Rabin, a Praça Chaim Weizmann, a Escola Municipal Anne Frank e a União Israelita Shel Guemilut Hassadim, que fazem parte de um roteiro que remete à herança judaica presente no Rio.

Gráfico 3cont. Quantificação de roteiros por equipamento fora da área de estudo.



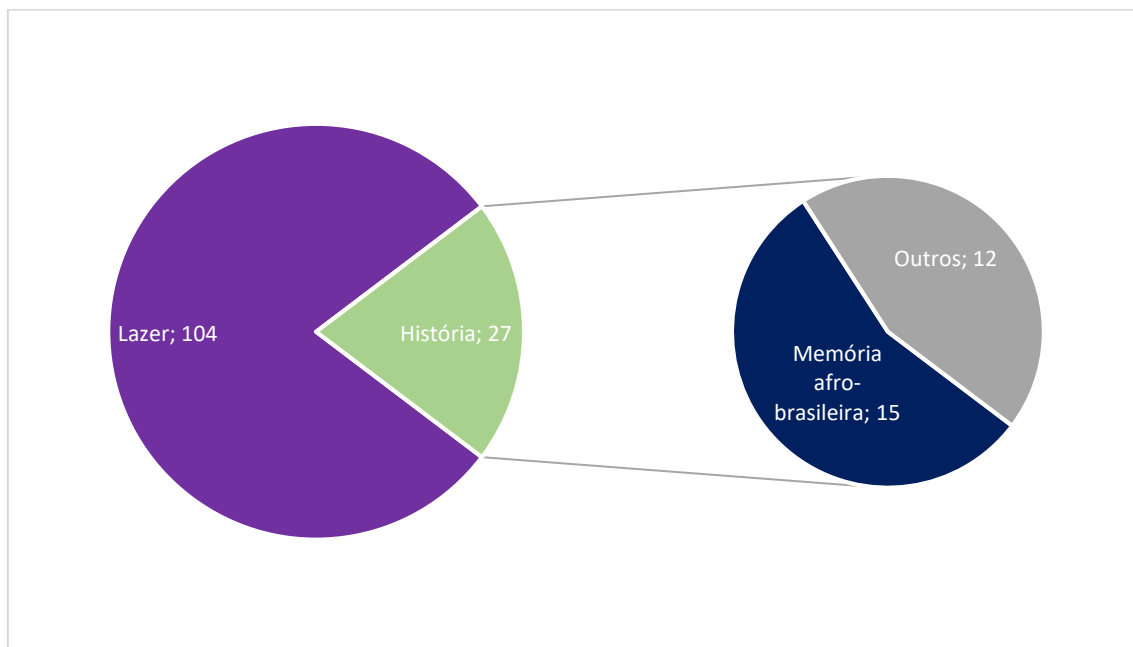
Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

3.1.1. Os roteiros como fontes da pesquisa

Os roteiros foram classificados em relação ao seu foco (os que tratam da história e memória local x os que visitam os locais como forma de lazer) (gráfico 4).

Como a memória afro-brasileira é muito presente no território, foi realizada uma subclassificação nos roteiros que tratam da história e da memória, para evidenciar quantos roteiros tratam da memória e da história africana em si.

Gráfico 4. Classificação dos roteiros em relação ao objetivo



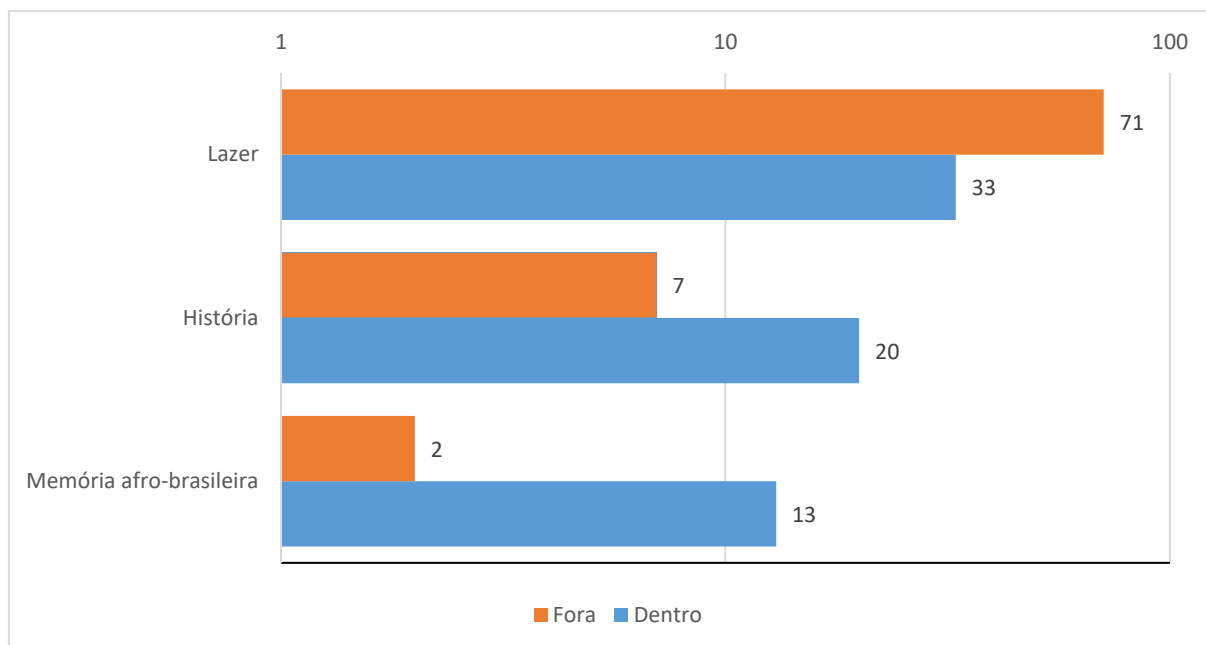
Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Constata-se que a grande maioria (77,6%) dos roteiros têm como foco o lazer, enquanto menos de 20% dos roteiros trata da história atrelada à região portuária e ao centro histórico da cidade. Menos roteiros ainda tratam da memória afro-brasileira, constituindo menos de 15% dos roteiros totais.

No gráfico 5 é possível notar que os roteiros que tem como objetivo o lazer são mais comuns naqueles que abrangem outras partes da cidade, notadamente aqueles

que visitam o Cristo Redentor, o Pão de Açúcar, o Maracanã e o Sambódromo e a Catedral Metropolitana.

Gráfico 5. Objetivo dos roteiros, divididos em dentro e fora da área de estudo.



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Já o foco na história e nas memórias locais é mais comum aos roteiros que se limitam às regiões central e portuária, uma vez que estas áreas estão ligadas à própria fundação da cidade e, portanto, são ricas em patrimônio histórico-cultural.

3.1.2. Roteiros alternativos

Da mesma forma que, na classificação dos objetivos dos roteiros, os roteiros alternativos são mais presentes nas regiões central e portuária, enquanto a grande maioria dos que abrangem outras partes da cidade passam pelos equipamentos mais visitados da cidade, como já mencionado: o Cristo, o Pão de Açúcar, o Maracanã, o Sambódromo e a Catedral Metropolitana.

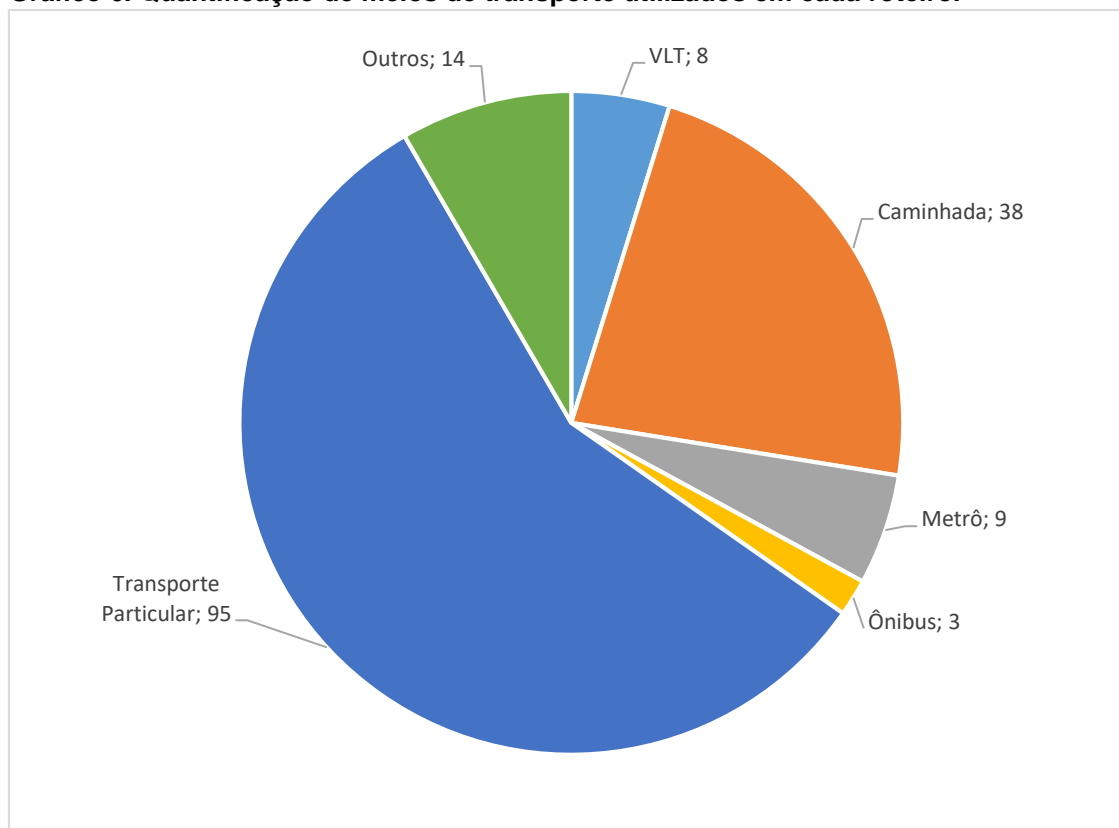
Constata-se, com base nos gráficos de classificação, que os roteiros que se limitam à região portuária são menos homogêneos do que aqueles que abrangem outras partes da cidade. Por ser uma área histórica, com uma memória coletiva forte

e, ao mesmo tempo, ter passado pelas grandes intervenções no âmbito do projeto Porto Maravilha, a região portuária possui, potencialmente, muitos usos turísticos, na medida em que é possível desenvolver o turismo ligado ao patrimônio cultural, mas também é possível apenas visitar para lazer os museus da Praça Mauá e passear no Boulevard Olímpico, ou até mesmo conjugar as duas práticas, participando de um roteiro que congrege o patrimônio com o lazer.

3.1.3. Análise dos dados dos roteiros

Como é possível ver no gráfico 6, dos 134 roteiros analisados, 95 (70,90%) utilizam transporte particular (van, minivan com ar-condicionado, veículo particular, SUV com ar-condicionado, carro de luxo com ar condicionado); 38 (28,36%) são realizados através de caminhada; 9 (6,72%) utilizam metrô; 8 (5,97%) utilizam VLT; 4 (2,99%) utilizam bicicleta; 3 (2,24%) utilizam ônibus; e 14 (7,46%) utilizam outros meios (corrida, scooter elétrica, e-bike, ônibus panorâmico, bonde de Santa Teresa).

Gráfico 6. Quantificação de meios de transporte utilizados em cada roteiro.



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Como já foi dito, um dos objetivos do Projeto Porto Maravilha, ao implantar o VLT, era o de reduzir a circulação de automóveis nas áreas central e portuária da cidade, incentivando os cidadãos e turistas a utilizar transportes públicos coletivos. No entanto, ao analisar o gráfico 6, é possível verificar que, de 134 roteiros propostos para a área, apenas 8 utilizam o VLT em alguma parte do percurso e menos de 30 utilizam transporte público coletivo em geral.

Um dos possíveis motivos, que justificam a preferência por transporte particular, é a abrangência dos roteiros; como 83 deles extrapolam a área central e portuária, torna-se necessário um transporte eficiente e rápido para facilitar o deslocamento por toda a cidade.

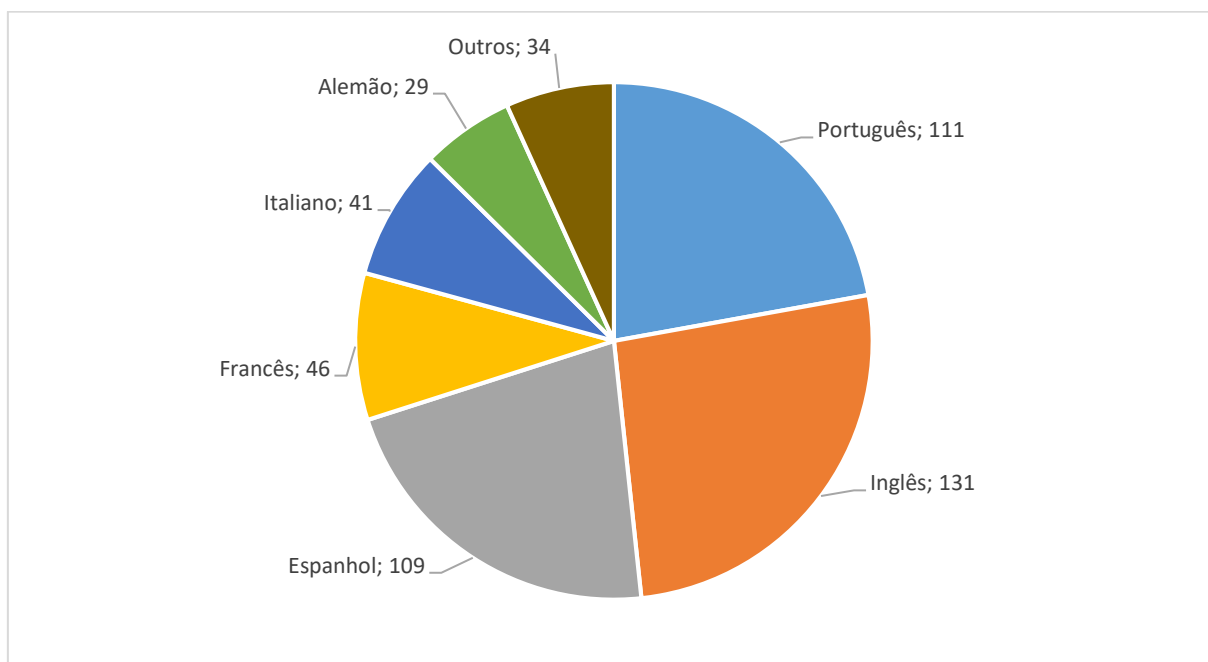
Além disso, o fato de o transporte público do Rio de Janeiro ser um dos piores em relação ao sistema de transportes de outras 73 cidades grandes do mundo³⁰, devido a suas altas tarifas e aos longos trajetos percorridos nos deslocamentos cotidianos, não o torna atrativos para quem está na cidade a lazer.

O gráfico 7 permite perceber que, dos 134, 131 (97,76%) são oferecidos em inglês; 111 (82,84%), em português; 109 (81,34%), em espanhol; 46 (34,33%), em francês; 41 (30,60%), em italiano; 29 (21,64%), em alemão; e 34 (25,37%), em outros idiomas (chinês, russo, japonês, coreano, dinamarquês, holandês, norueguês, sueco e árabe)³¹.

³⁰ Expert Market. Disponível em: expertmarket.com. Acesso em: 10 de agosto de 2020.

³¹ É preciso destacar aqui que, por serem excursões realizadas na cidade do Rio de Janeiro, a hipótese mais provável é a de que todos os roteiros sejam oferecidos em português e, os agentes e guias, ao incluir as informações no site, deixaram de citar o idioma nativo. No entanto, como o gráfico sugere que o idioma predominante seja o inglês, essa hipótese não pôde ser confirmada até o momento de apresentação deste trabalho.

Gráfico 7. Quantificação de idiomas oferecidos por cada roteiro.



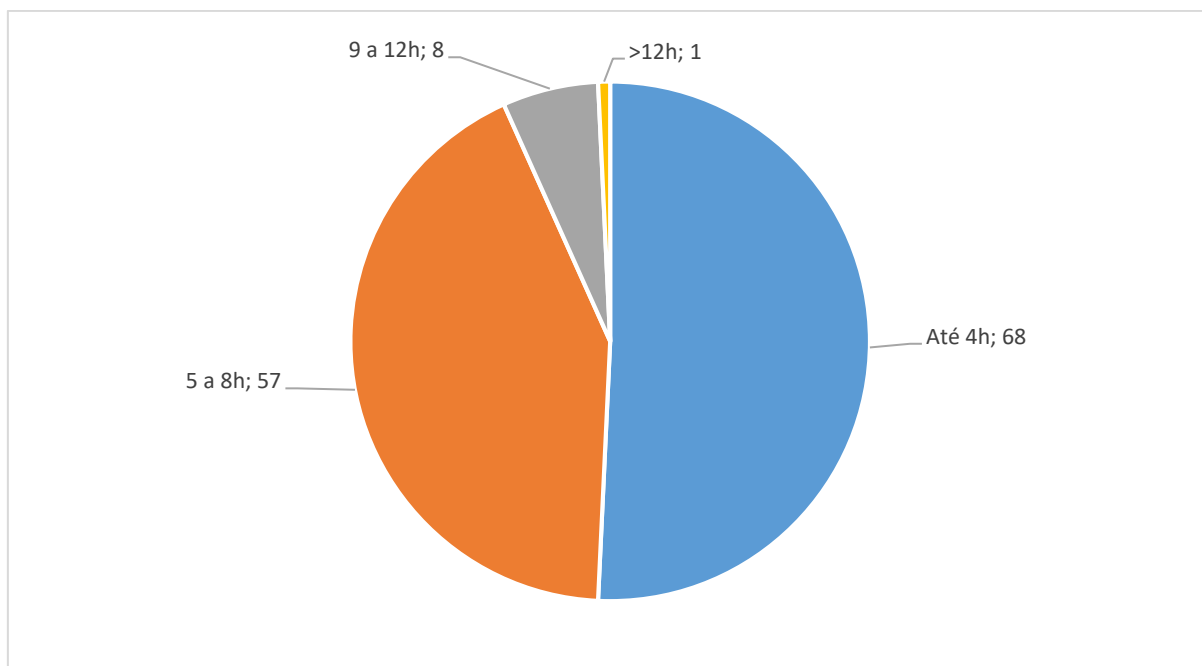
Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Embora não se tenha registro do perfil dos participantes dos roteiros analisados, é possível inferir, a partir da quantidade de idiomas em que as visitas guiadas são disponibilizadas, que este perfil seja composto, em grande parte, por turistas estrangeiros, em especial aqueles que falam inglês e espanhol.

A duração dos passeios foi dividida em intervalos de 4 horas. Do total, 68 (50,75%) circuitos duram até 4h; 8 (5,97%) duram de 9h a 12h; 57 (42,54%) duram de 5h a 8h; e apenas 1 (0,75%) dura mais de 12h (2 dias).

A partir do gráfico 8, é possível perceber que a maioria dos roteiros analisados tem uma duração de até 8h, enquanto apenas um deles dura mais de um dia. Alguns dos roteiros chegam a passar por até 24 pontos, em toda a cidade, o que sugere que talvez estas visitas sejam muito breves, insuficientes para a verdadeira apreciação e absorção da história de cada local, tendo como objetivo apenas o lazer, por vezes, superficial; isso se confirma com a análise do gráfico 7, que demonstra que a maioria dos roteiros que possuem como foco apenas o lazer se inserem na categoria daqueles que abrangem outras partes da cidade.

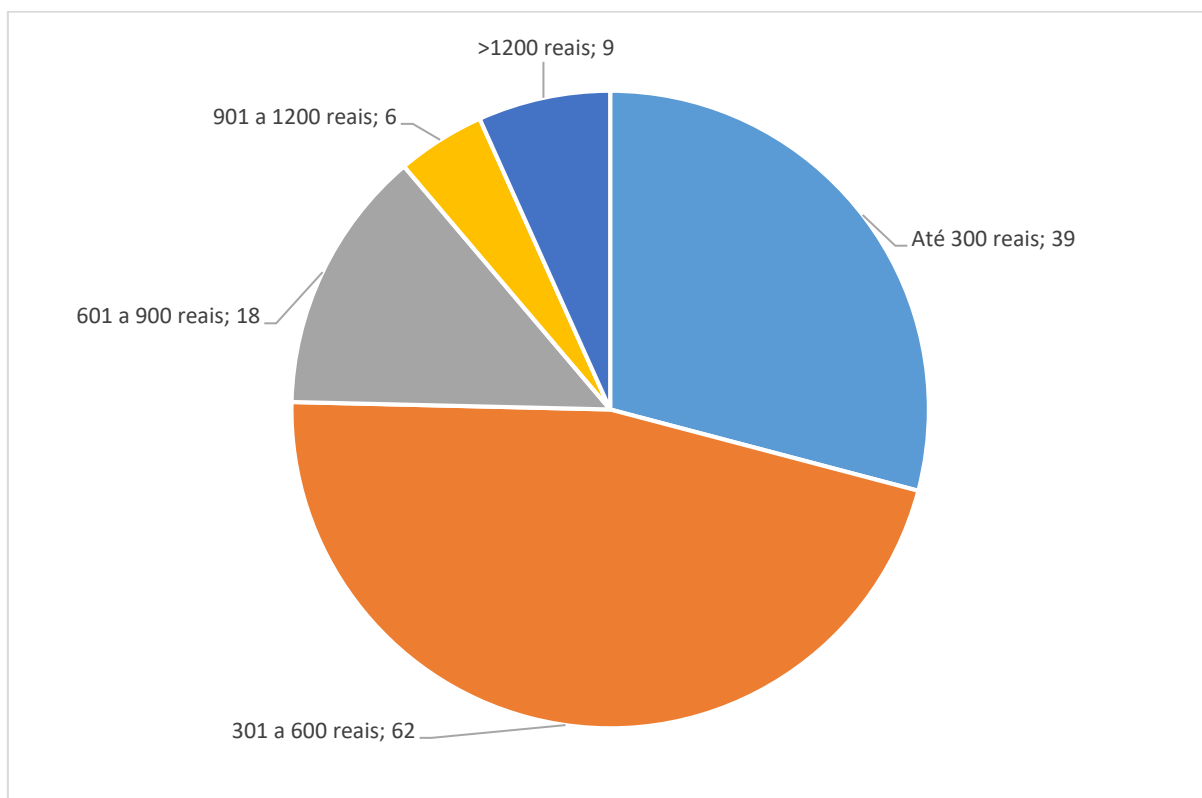
Gráfico 8. Quantificação da duração dos roteiros, por intervalos de 4 horas.



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Foram analisados ainda os valores cobrados por cada roteiro (gráfico 9), de forma a tentar definir a que tipo de turista ou grupo se destinam. Do total de roteiros, 39 (29,10%) cobram até 300 reais; 62 (46,27%), entre 301 e 600 reais; 18 (13,43%), entre 601 e 900 reais; 6 (4,48%), entre 901 e 1200 reais; e 9 (6,72%) cobram mais de R\$1.200.

Gráfico 9. Classificação dos roteiros, de acordo com os intervalos de valores cobrados.



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

3.1.4. Os roteiros ligados à memória afrodescendente

O Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana é o único oficialmente promovido pela municipalidade. Ele foi criado pela prefeitura, em conjunto com a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto, através do Decreto Municipal 34.803 de 29 de novembro de 2011, do Circuito e do Grupo de Trabalho Curatorial do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana. Quando criado, contava com 6 paradas (figura 22). Por ser o único roteiro oficial, ele foi analisado separadamente neste trabalho.

Merced Guimarães dos Anjos faz parte da família que encontrou o Cemitério dos Pretos Novos, é uma das fundadoras do Instituto dos Pretos Novos e presidente da instituição.

Em 1996, foi encontrado um cemitério desconhecido para os cidadãos; embora a academia soubesse de sua existência, não se deu muita importância. Durante uma obra, por acaso, o cemitério foi encontrado. Muito se discutiu³² após esse reconhecimento, as autoridades foram avisadas sobre a presença do local e, segundo ela, até havia interesse, mas não havia ação. Em 2005, a família que morava no local resolveu transformar o lugar onde foi encontrado o cemitério - a garagem da casa - em uma instituição: o Instituto dos Pretos Novos (IPN). A casa ao lado, também pertencente à família, foi incorporada ao instituto.³³

Em 2010, a prefeitura iniciou os projetos de revitalização da Zona Portuária e foi informada que havia um cais de grande importância histórica na área – o Cais da Imperatriz e do Valongo, onde se estima que desembarcaram meio milhão de cativos africanos, uma vez que era a região do maior mercado de cativos e escravizados africanos.

³² Museu Memorial Pretos Novos: a história esquecida do Rio de Janeiro. Brasil de Fato RJ. Disponível em: <https://www.brasilefatorj.com.br/2017/11/23/museu-memorial-pretos-novos-a-historia-esquecida-do-rio-de-janeiro>. Acesso em 10/08/2020.

³³ Informações obtidas a partir de conversa informal com a atual presidente do Instituto de Memória e Pesquisa Pretos Novos.

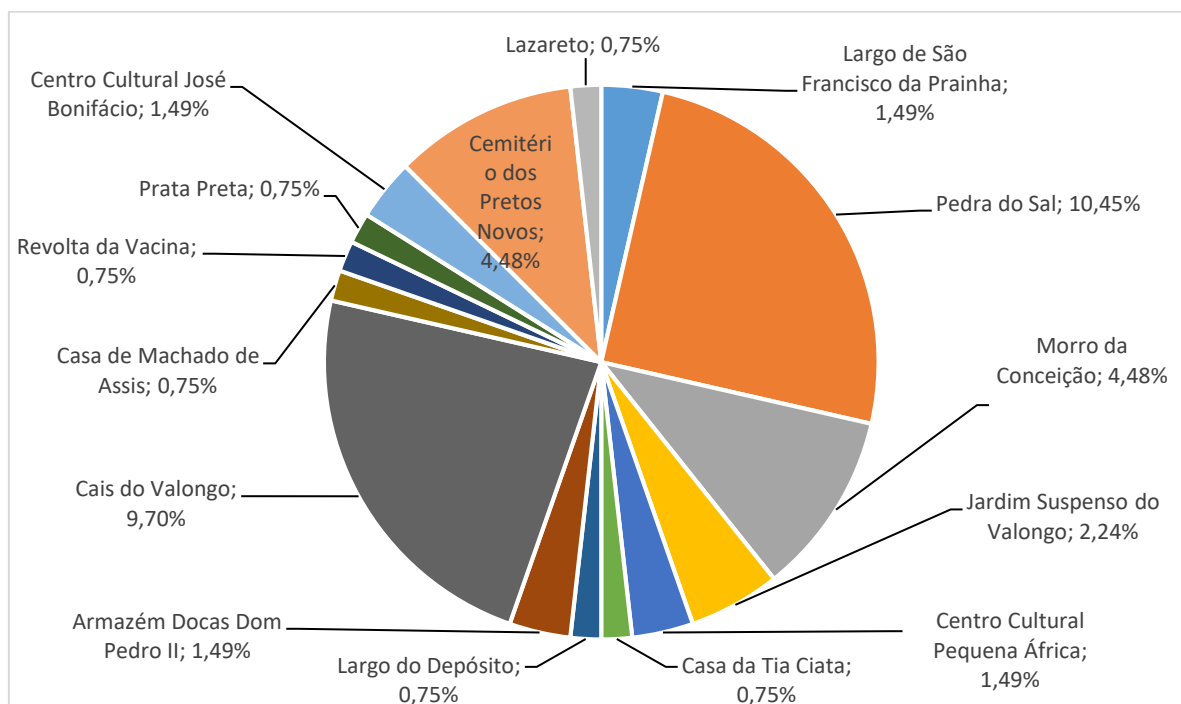


Figura 22. Representação do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana segundo disposto no site do Porto Maravilha. Fonte: Portal do Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em 25/07/2020.

No entanto, após membros do IPN observarem que os monitores do circuito levavam os interessados apenas até o Cais do Valongo e, de lá, retornavam para o Museu de Arte do Rio (MAR), sem que chegassem ao Cemitério dos Pretos Novos, a atual presidente do instituto fez diversas reclamações, as quais foram respondidas em 2015, quando a CDURP direcionou uma verba para que o IPN – sede do circuito - fizesse a divulgação: R\$ 6.000,00 (seis mil reais) por ano.

Foi então que o circuito começou a ser divulgado para as escolas da rede pública, que puderam participar gratuitamente do passeio. Para alunos de escola particular e outros visitantes é solicitado que façam uma doação. Além disso, foram adicionadas mais 9 paradas de grande relevância para a história africana presente no território, totalizando 15. No gráfico 10, estão quantificados os roteiros que passam pelas paradas sugeridas pelo circuito.

Gráfico 10. Quantificação de roteiros que visitam as paradas do Circuito de Herança Africana



Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: tripadvisor.com.br. Acesso em: 12/04/2020.

Pelo mapa, é possível constatar que, como observado na análise dos roteiros privados, os lugares e equipamentos relativos à história africana são pouco visitados por roteiros que não possuem como objetivo a própria difusão do conhecimento sobre a memória afro-brasileira presente no território.

Estima-se que pelo Cais do Valongo chegaram cerca de um milhão de africanos no Brasil até a segunda metade do século XIX, quando foi proibido o tráfico negreiro transatlântico (VASSALO e CICALO, 2015).

Durante as intervenções do projeto, em 2011, foram descobertos o Cais do Valongo e o Cais da Imperatriz sobrepostos. As escavações foram realizadas com autorização do IPHAN, frente a preocupações de pesquisadores acerca da perda do patrimônio histórico afrodescendente. Inicialmente, segundo (VASSALO e CICALO, 2015), o projeto não previa nenhuma ação de valorização do passado afrodescendente presente na área; as propostas para o local onde foi encontrado o sítio arqueológico eram de grandes obras na rede de esgoto e de eletricidade, além

da transformação numa via pública.

Ao ser descoberto, o Cais do Valongo gerou um consenso entre vários agentes sociais, como representantes do movimento negro, do governo e da sociedade civil em torno de sua importância histórica, como principal porta de entrada de escravos no país, e da necessária preservação da memória envolvida, de forma que houve consenso de que deveria ser reconhecido como patrimônio da humanidade (VASSALO e CICALO, 2015).

O interesse da prefeitura na patrimonialização do sítio se intensificou após a oficialização da intenção de candidatura do cais como patrimônio cultural da humanidade, que foi realizada pelo presidente da Fundação Cultural Palmares na abertura do Seminário Internacional da Rota do Escravo, em agosto de 2012, em Brasília (VASSALO e CICALO, 2015), pois, nesse momento, a discussão acerca do Cais do Valongo chegou a outras esferas que não só a do Rio de Janeiro.

Já em novembro de 2013, no encontro do Comitê Científico Internacional do Projeto Rota do Escravo, realizado na capital carioca, quando foi colocada a placa da Unesco no local, foi enfatizada a importância da candidatura do cais como patrimônio da humanidade, bem como o seu potencial turístico que “contribuirá para a fama internacional do Rio de Janeiro” (VASSALO e CICALO, 2015).

É possível perceber a diferença entre os interesses envolvidos na preservação do sítio arqueológico; enquanto a prefeitura tinha o objetivo de utilizar o potencial turístico do cais para a atração de turistas e de olhares do mundo todo, os agentes envolvidos em movimentos sociais se preocupavam com a memória a ser preservada. No entanto, como lembram Vassalo e Cicalo (2015), as divergências não tinham importância frente ao consenso acerca da necessidade de ações que reconhecessem e institucionalizassem a memória da diáspora africana no porto.

Em 2017, o Sítio Arqueológico do Cais do Valongo ganhou o título de Patrimônio da Humanidade, concedido pela Unesco, a partir do sexto critério do Guia Operacional para a Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial, que exige

que o patrimônio esteja “diretamente ou materialmente associado a acontecimentos e tradições vivas, ideias ou crenças, obras artísticas e literárias de significação universal excepcional”³⁴.

Portanto, não é de surpreender que o Cais do Valongo seja um dos pontos de destaque do Circuito de Herança Africana e que seja mais visitado por roteiros privados do que a maioria dos outros pontos, visto que a institucionalização e patrimonialização em nível internacional atrai olhares de todo o mundo; no entanto, proporcionalmente ao número total de excursões, é ainda muito reduzido o número de percursos que citam o Cais como local de importância, o que deixa claro que a memória coletiva do povo negro atrelada ao território da zona portuária não se faz presente no imaginário turístico projetado para os turistas.

O circuito dura 2 horas e é realizado a pé. A equipe conta com 10 guias voluntários, que recebem capacitação do Instituto dos Pretos Novos (IPN) para comandarem o circuito, participando também de módulos dos dois cursos de pós-graduação que o instituto oferece desde 2015, em parceria com a Fundação Educacional Duque de Caxias (FEUDUC): em História da Cultura Africana e Afro-Brasileira e em Turismo Cultural. As aulas são realizadas na sede da CDURP. Os coordenadores e pesquisadores do programa ajudam tanto na capacitação dos guias quanto na atualização do roteiro.

Além do roteiro institucionalizado da herança africana, foram contabilizados, dentre os 134 roteiros totais, outros 15 roteiros que passam por algum dos equipamentos ligados à memória afrodescendente, e, dentre esses, 10 com uma temática voltada à herança africana.

Muitos dos pontos visitados no âmbito do Circuito Cultural da Herança Africana não são visitados por nenhum outro roteiro analisado. Dentre os roteiros que visitam algum dos pontos, consideramos os voltados à temática aqueles que se restringem,

³⁴ Cais do Valongo é o novo sítio brasileiro inscrito na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO. Disponível em: http://www.unesco.org/new/pt/brasil/pt/about-this-office/single-view/news/valongo_wharf_is_the_new_brazilian_site_inscribed_on_unesco/. Acesso em: 17/08/2020

em sua maioria, aos equipamentos atrelados à essa história. A imagem aérea mostra a distribuição destes equipamentos na área.

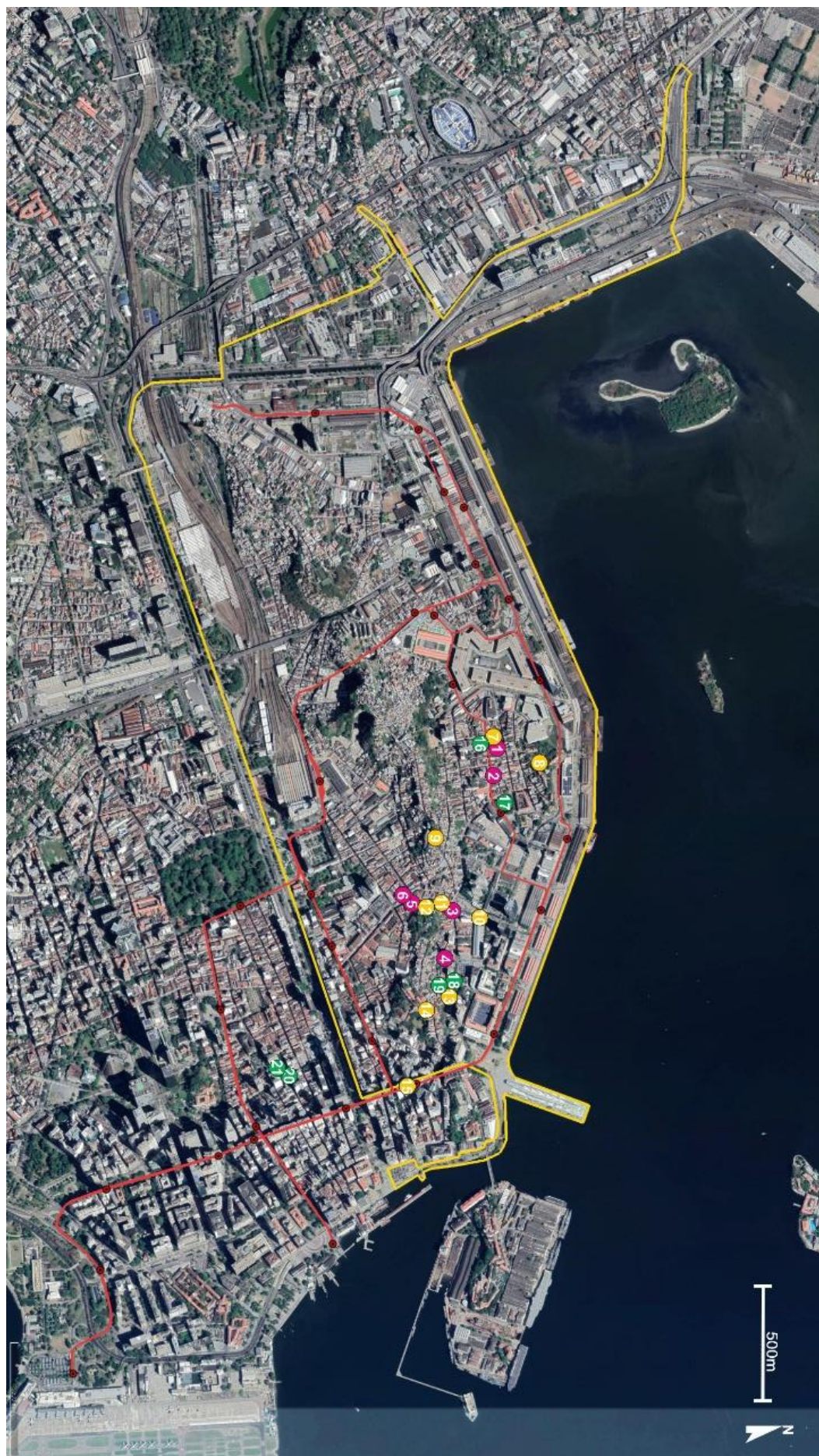
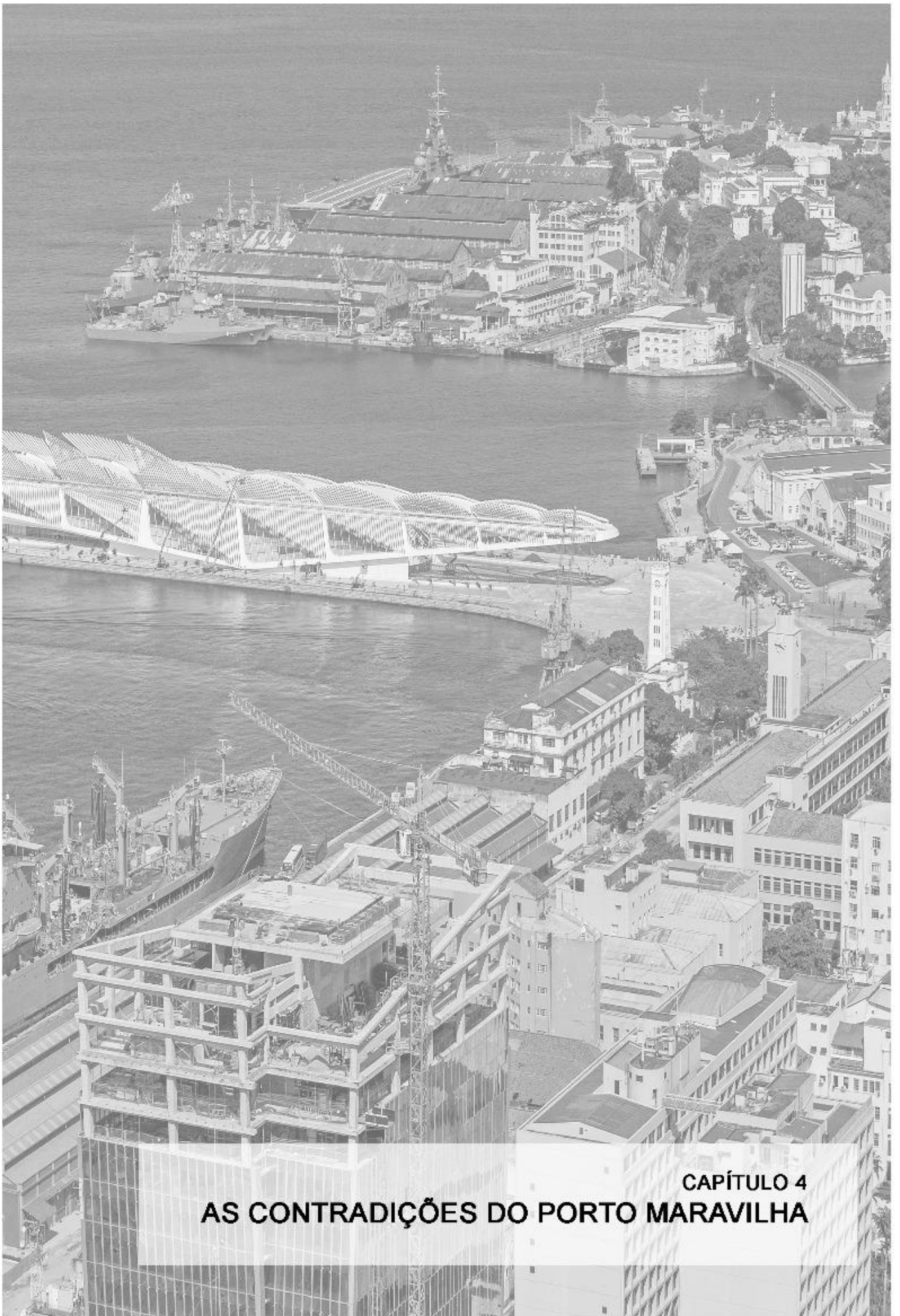


Figura 23. Imagem aérea da distribuição dos equipamentos ligados à memória afrodescendente. Legenda: 1. Centro Cultural José Bonifácio; 2. Cemitério dos Pretos Novos; 3. Cais do Valongo; 4. Pedra do Sal; 5. Jardim Suspenso do Valongo; 6. Largo do Depósito; 7. Prata Preta; 8. Lazareto; 9. Casa de Machado de Assis; 10. Docas Dom Pedro II; 11. Casa da Tia Ciata; 12. Centro Cultural Pequena África; 13. Largo de São Francisco da Prainha; 14. Morro da Conceição; 15. Revolta da Vacina; 16. Museu da História e da Cultura Afro-brasileira (MUHCAB); 17. Praça da Harmonia; 18. Estátua de Mercedes Baptista; 19. Casa do Nando; 20. Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos e São Benedito; 21. Museu do Negro. Fonte: Elaboração da autora.

De acordo com os dados analisados, fica evidente a falta de critérios na eleição dos elementos incluídos no processo de patrimonialização e institucionalização do Cais do Valongo e na criação do Circuito da Herança Africana. O fato de os monitores do circuito, no início, não levarem os visitantes a todos os pontos de interesse pensados no primeiro momento da realização do roteiro cria uma hierarquia entre os pontos, privilegiando o patrimônio institucionalizado, enquanto os outros lugares também importantes para a memória do Cais são deixados em segundo plano, pela falta de promoção ao redor deles.

Embora tenha havido iniciativas de incorporar a patrimonialização do Sítio Arqueológico do Valongo nas ações de valorização e construção da imagem da área, esta não foi necessariamente benéfica para o resguardo da metamemória (CANDAU, 2011), visto que é uma memória desconhecida e ignorada pelos agentes da indústria do turismo e pelo próprio poder público.



CAPÍTULO 4
AS CONTRADIÇÕES DO PORTO MARAVILHA

4.1. Os objetivos e os resultados do Porto Maravilha

A partir dos objetivos da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio, descritos na Lei Complementar 101/2009, que instituiu a OUC, e na Caracterização do Empreendimento, disponível no site do projeto, é possível notar contradições entre o que o projeto se propunha a fazer e no que, de fato, resultaram as intervenções promovidas.

Os principais objetivos listados nos dois documentos eram: melhorar a qualidade de vida dos moradores antigos e futuros, visando à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região (Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009); atrair novos investimentos e estimular o desenvolvimento econômico e social da área; garantir à população um maior acesso a equipamentos culturais e de lazer, bem como de moradia; garantir a recuperação e revitalização do patrimônio histórico e ambiental da área; criar um novo conceito de mobilidade urbana, priorizando, entre outras coisas, a utilização do transporte público.

Soma-se a isso o objetivo inerente às operações urbanas consorciadas, que são frequentemente vistas como a alternativa perfeita para viabilizar grandes projetos de intervenções urbanas em meio a crises do Estado (FIX, 2004), por meio de parcerias entre o poder público e o setor privado, que possui recursos suficientes para viabilizar estas intervenções de grande porte. Segundo Fix (2004), os defensores desse tipo de operação urbana consideram ser três as principais vantagens trazidas por elas:

- 1) Viabilizam grandes obras, apesar das restrições orçamentárias, compatibilizando adensamento e capacidade da infra-estrutura em determinado perímetro;
- 2) Permitem que os beneficiários de uma obra paguem seus custos, liberando os recursos públicos para aplicação em investimentos prioritários;
- 3) Possibilitam a recuperação da chamada “mais-valia urbana”, capturando parte da valorização decorrente de um investimento público para que esta não seja apropriada unicamente pelos proprietários e promotores imobiliários (FIX, 2004).

Nesse sentido, adiciona-se aos objetivos listados na Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009 e na Caracterização do Empreendimento, o objetivo de,

por meio da parceria público-privada, financiar as intervenções, de forma a permitir que o poder público mantenha suas prioridades de investimento.

Como visto anteriormente, o financiamento das intervenções do Porto Maravilha e a manutenção dos serviços na área dependiam da venda de CEPACs, cuja receita gerada deveria ser reinvestida na área da AEIU. Segundo Werneck et al. (2018), a aquisição em lote único de todos os CEPACs pelo FGTS em 2011 trouxe, a princípio, uma segurança para o projeto.

No entanto, ainda segundo Werneck et al. (2018), o contexto de crise econômica e política pela qual passam o país e o estado do Rio de Janeiro refletem nas “condições para o funcionamento das engrenagens financeiras do Porto Maravilha”. Nesse contexto econômico-político, houve uma estagnação no desenvolvimento imobiliário da área e na venda de CEPACs (WERNECK et al., 2018),

Os autores afirmam que “a deterioração das contas públicas e seus impactos negativos sobre a economia fluminense” (WERNECK et al., 2018) que agravaram os efeitos da crise vivida pelo país são fatores que explicam a estagnação do desenvolvimento da área e do projeto; destacam também, em âmbito local, a desconfiança do mercado imobiliário quanto ao potencial de atração da região, de modo que ainda direciona suas apostas para a região da Barra da Tijuca.

Ferreira e Fix (2001), bem como Werneck et al., (2020) defendem que o financiamento através da venda do potencial de construção, por si só, já compromete os objetivos da operação urbana, uma vez que condiciona as intervenções do projeto aos interesses do setor privado. Dessa forma, os objetivos de melhorar a qualidade de vida da população em diversos âmbitos (mobilidade, moradia, lazer) ficam em segundo plano, enquanto “os gestores devem tomar decisões favoráveis aos interesses do mercado (WERNECK et al., 2020).

Werneck et al. (2020) também ressaltam que os investimentos voltados à construção de equipamentos culturais, como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, produzem um risco de elitização e gentrificação do espaço, na medida em que

o público-alvo destes equipamentos não são os moradores da região, mas turistas de classe média. De fato, Nascimento (2019) verifica o fenômeno da gentrificação nos bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa, a partir de um estudo da Sérgio Castro Imóveis, como demonstrado na tabela a seguir:

Tabela 1. Comparação do preço do metro quadrado nos bairros do Porto Maravilha

Localidades	Preço aproximado m ² em 2002 (em Reais)	Preço aproximado m ² em 2012 (em Reais)	Percentual de aumento total (2002-2012)	Preço que seria praticado apenas com a variação inflacionária entre 2002 e 2012 (em Reais)	Percentual de aumento total, entre 2002 e 2012, acima da inflação
SAÚDE					
*Imediações da Praça Mauá	*Prédios antigos: 1.000,00 * Prédios novos: 3.500,00	*Prédios antigos: 4.750,00 *Prédios novos: 14.000,00	*Prédios antigos: 375% *Prédios novos: 300%	*Prédios antigos: 2.216,58 *Prédios novos: 7.758,04	*Prédios antigos: 114,29% *Prédios novos: 80,45%
*Imediações do Morro da Conceição	*Prédios antigos: 1.000,00 *Prédios novos: 3.500,00	*Prédios antigos: 4.750,00 *Prédios novos: 14.000,00	*Prédios antigos: 375% *Prédios novos: 300%	*Prédios antigos: 2.216,58 *Prédios novos: 7.758,04	*Prédios antigos: 114,29% *Prédios novos: 80,45%
*Av. Venezuela	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 3.000,00	*Prédios antigos: 500%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: 170,68%
*Av. Barão de Tefé *Rua Sacadura Cabral	* Prédios novos: não há	*Prédios novos: 11.000,00	*Prédios novos: Não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há
GAMBOA					
*Entorno do Morro da Providencia	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 1.200,00	*Prédios antigos: 140%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: 08,27%
*Fundos da Central do Brasil	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 6.000,00	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há
*Rua do Livramento e imediações	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 1.500,00 a 2.500,00	*Prédios antigos: 200% a 400%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: de 35,34% a 125,57%

*Rua da Gamboa e imediações	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 10.000,00	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: X
SANTO CRISTO					
*Entorno do Morro do Pinto	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 1.500,00 a 2.500,00	*Prédios antigos: 200% a 400%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: de 35,34% a 125,57%
*Imediações da Rua Equador	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 10.000,00	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há

Fonte: Elaboração própria com base em Nascimento (2019).

A partir da comparação do preço do metro quadrado nos anos de 2002³⁵, 2012 e 2016, para construções novas e antigas, é possível notar uma valorização expressiva além do valor da inflação nos três bairros que compõem a AEIU, especialmente nas áreas mais próximas à Praça Mauá (NASCIMENTO, 2019), onde, não por acaso, se localizam o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio (MAR), e nas imediações da Avenida Venezuela, da Avenida Barão de Tefé e da Rua Sacadura Cabral, no bairro da Saúde. O autor ressalta a presença, nessa área, de grandes empreendimentos corporativos, como a sede nacional da L’Oreál Brasil e do Vista Guanabara, ambos na Avenida Barão de Tefé, além da mudança de usos da Rua Sacadura Cabral, que “deixou de ser caracterizada pela predominância de botequins e prostituição, passando a centralizar boates, casas de festas e bares” (NASCIMENTO, 2019).

Da mesma forma, como visto anteriormente, é na linha 1 do VLT, que conecta os arredores da Rodoviária ao Aeroporto Santos Dumont, passando pela Praça Mauá e conseqüentemente pelos equipamentos culturais lá instalados, que se verifica um perfil de usuário de poder aquisitivo mais alto, o que sugere que o público-alvo destes lugares mais valorizados é um público de classe média. A linha 2, mais utilizada com o objetivo de deslocamento trabalho-residência, como constatado no capítulo 2, possui um perfil de usuário de poder aquisitivo mais baixo.

³⁵ Nascimento (2019) destaca que não existia a cotação do preço do metro quadrado para os bairros da Gamboa e do Santo Cristo no ano de 2002, o que demonstra uma falta de interesse do mercado imobiliário por essas áreas, naquele momento.

A implantação deste meio de transporte tinha como um de seus objetivos o de diminuir a circulação de automóveis na área central e portuária da cidade, bem como de incentivar, conseqüentemente, a utilização de transportes públicos; no entanto, na medida em que o traçado do VLT não se expande para fora do centro e da zona portuária e só serve para os deslocamentos entre esses bairros, sua implementação significou mais um fator de valorização urbana do que, de fato, um transporte eficiente e rápido (IZAGA, 2017).

Além disso, como exposto no capítulo anterior, sua função como conector urbano turístico também não se verifica na prática, uma vez que apenas 8 dos 134 roteiros analisados o utilizam para o deslocamento. Como muitos dos roteiros propostos e analisados abrangem uma grande área da cidade, não se limitando apenas ao centro e à região portuária, o VLT não se configura como um meio de transporte útil para esse tipo de turismo, porque exigiria que os guias e os turistas fizessem a troca de meio de transporte de acordo com a área da cidade que visitam, enquanto a maioria dos roteiros é realizada com veículos particulares. Por outro lado, para os roteiros que se concentram na área, o VLT pode ser percebido como um meio útil de deslocamento.

Segundo reportagem de 2018, os moradores do bairro Santo Cristo estavam insatisfeitos quanto à gestão da área feita pela concessionária Porto Novo (MORADORES, 2018), reclamando de insegurança, falta de iluminação, ruas esburacadas e de terrenos e galpões abandonados. Eles afirmaram que a insegurança nas ruas onde o VLT passa era menor, no entanto, o transporte tem um trajeto limitado que não leva esse senso de segurança para além de seu traçado.

Além disso, a parceria público-privada responsável pela implantação e manutenção do VLT, através da Concessionária VLT Carioca, tornou-se frágil. Em 2019, a VLT Carioca pediu a rescisão do contrato à Justiça, justificando-a com o fato de a Prefeitura possuir uma dívida de mais de R\$150 milhões com a concessionária (CONCESSIONÁRIA, 2019). Após o pedido, entretanto, não houve mais informações sobre a concretização ou não da rescisão do contrato.

No entanto, embora se verifique a valorização imobiliária da região, a crise do setor imobiliário, agravada em 2017, levou à iliquidez da OUC (WERNECK et al., 2018). Segundo reportagem do G1, o Consórcio Porto Novo, alegando falta de pagamento, anunciou nesse mesmo ano que iria deixar de fazer alguns dos serviços pelos quais era responsável, como a coleta de lixo, manutenção de sistemas de iluminação pública e operação de trânsito (CONSÓRCIO, 2017). A concessionária afirmou que a prefeitura do Rio de Janeiro, sob comando do ex-prefeito Marcelo Crivella, deixou de repassar R\$13 milhões por mês, o que culminou em uma dívida de R\$68 milhões. Nesse momento, a concessionária continuaria prestando apenas os “serviços de manutenção dos túneis Prefeito Marcelo Alencar e Rio 450, além da drenagem da área do porto”, ficando os serviços abandonados a cargo da CDURP, que cobraria da Caixa Econômica Federal os repasses advindos da venda dos CEPACs.

A CDURP assumiu, provisoriamente, os serviços abandonados pela concessionária; mas em novembro do mesmo ano, a Porto Novo reassumiu os serviços prestados na área, a partir do aporte de R\$150 milhões no capital da CDURP feito pela prefeitura, que garantiria o financiamento dos serviços e obras até junho de 2018 (MEROLA, 2017).

No entanto, em maio de 2018, a CEF comunicou novamente a situação de iliquidez do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) e a incapacidade de realizar os repasses. Por isso, em junho de 2018, a Concessionária parou novamente de prestar os serviços; dois meses depois, a Porto Novo voltou a prestar os serviços de manutenção dos túneis, devido à negociação entre a Prefeitura e a CEF em relação aos pagamentos (FIM, 2018).

O Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) foi criado pela CEF, ao adquirir os 6,4 milhões de CEPACs com recursos do FGTS, e através desse fundo deveria ser feita a remuneração da concessionária. No entanto, o banco afirmou não ter como fazer esses repasses, devido à falta de recursos (PORTO, 2018) resultante da estagnação da venda dos CEPACs. Segundo reportagem do Diário do

Porto, foram vendidos menos de 9% dos títulos comprados (no total, foram vendidos 574,8 títulos). Segundo reportagem do Globo, essa foi a quarta vez que o FIIPM declarou iliquidez:

Essa é a quarta iliquidez do FIIPM. Na primeira, em 2014, o fluxo de caixa da operação foi refeito. Na segunda, em 2015, o FGTS fez aporte de R\$ 1,5 bilhão no fundo. Na terceira, em maio de 2016, a Caixa se comprometeu a retomar os pagamentos e as obras em dois anos, ou seja, a partir de 15 de junho de 2018. Antes mesmo do fim do prazo, o fundo fez a quarta declaração, no dia 11 de maio. Na ocasião, não foi fixada nova data para retomar o fluxo de pagamentos, o que tornou inviável a retomada das obras — dentre elas, a reurbanização da Avenida Francisco Bicalho e das ruas do Livramento e Santo Cristo. "Em nome da Prefeitura do Rio, a Cdurp está empenhada em garantir a continuidade da PPP", acrescenta a Companhia de Desenvolvimento do Porto (RODRIGUES, 2018).

Segundo nota liberada pela CEF, a responsabilidade da gestão dos serviços prestados na região portuária é da CDURP, isentando a Caixa Econômica Federal e os fundos por ela administrados de obrigações contratuais em relação ao Consórcio Porto Novo. Dessa forma, a CEF só teria a obrigação de fazer os repasses com os recursos obtidos a partir da venda dos CEPACs, que, se não vendem, não geram retorno (PORTO, 2018).

A dificuldade de venda dos CEPACs no âmbito do projeto traz complicações para os diversos agentes da parceria público-privada. Ao que tudo indica, se a CEF não reduzir os preços de venda dos CEPACs, não conseguirá vendê-los e, por outro lado, se reduzir demais esses preços, sairá no prejuízo. A estagnação da venda dos certificados de potencial de construção, ademais, causa também a estagnação do desenvolvimento imobiliário na área, atrasando todo o projeto de crescimento demográfico da área (PORTO, 2018).

Aos conflitos entre os componentes da PPP, soma-se o fato de a CEF ter anunciado a desistência de mudar sua sede para o Porto Maravilha, preferindo a mudança para a Cinelândia, o que contribuiria também para a estagnação do desenvolvimento da região portuária. A sede do banco se mudaria para o *Aqwa Corporate*, o empreendimento imobiliário da *Tishman Speyer*. Segundo matéria do Diário do Porto (CAIXA, 2018), especula-se que a mudança do banco para a área poderia incentivar o desenvolvimento da região, já que os mais de 2 mil funcionários

e os clientes frequentariam o espaço; além disso, a motivação para essa mudança não ficou muito clara, especulando-se também que a própria associação de funcionários do banco preferiu não realizar a mudança para a região portuária por questões de acessibilidade, insegurança e falta de serviços no local.

No entanto, como se mostrou recorrente nas decisões que envolvem esses agentes, a CEF acabou, afinal, se mudando para o edifício *Aqwa Corporate* no ano de 2020 (AQWA, 2020). Essa mudança representa uma “esperança” para a zona portuária, incentivando o desenvolvimento imobiliário da região.

Em 2019, até o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã, considerados dois dos projetos-âncora da OUC, passaram por momentos de incerteza em relação ao seu funcionamento futuro. Em agosto do ano de 2019, foram divulgadas matérias que especulavam sobre o possível fechamento do Museu do Amanhã (SEM, 2019), por falta de uma nova licitação para o museu – o contrato vigente, com o Instituto de Desenvolvimento e Gestão (IDG) terminaria no começo do ano seguinte - , quando a então Secretária Municipal de Cultura saiu do cargo.

No entanto, na iminência de terminar o contrato, a prefeitura prorrogou o contrato de administração do museu - a licitação para a contratação de um novo gestor havia sido feita, mas o processo não foi finalizado, de forma que a prorrogação do contrato foi a saída encontrada (PREFEITURA, 2019).

Em novembro do mesmo ano, os funcionários do MAR chegaram a receber aviso prévio (PREFEITURA, 2019), e o fechamento do museu estava previsto para ocorrer em dezembro, por falta de repasses para o Instituto Odeon – que administra o MAR - por parte da prefeitura desde setembro; dessa forma, não seria mais possível realizar o pagamento dos funcionários.

A reportagem do jornal Diário do Porto atribui a falta de repasses por parte da prefeitura à briga do ex-prefeito com as Organizações Globo, uma vez que, para a construção do museu, a prefeitura (comandada, então, por Eduardo Paes) fez uma parceria com a Fundação Roberto Marinho. No entanto, após esforços da Secretaria

Municipal de Cultura e articulações com o presidente do Instituto Odeon e com a Secretaria Municipal de Fazenda, o fechamento do museu foi descartado e a Prefeitura prometeu regularizar os pagamentos devidos até o final do ano de 2019 (PREFEITURA, 2019).

Contudo, a iminência de fechamento dos museus e os problemas de gestão da PPP, podem ainda comprometer a imagem construída para cidade e para a área e contradiz o principal objetivo do projeto de incentivar o turismo cultural, de garantir maior acesso ao lazer e à cultura, e de projetar a imagem da cidade através destas obras, atraindo turistas e investidores.

Ainda em 2019, houve uma nova ruptura dentro da PPP; dessa vez, a Concessionária Porto Novo anunciou que passaria também os serviços de manutenção dos túneis Marcello Alencar e 450 para a Prefeitura a partir de setembro, por não estar mais prestando os serviços de manutenção da área e não ter recebido repasses há um ano (ALTINO, 2019). Em novembro, no entanto, foi firmado um acordo entre a Prefeitura e a concessionária, em que a última voltou a fazer a manutenção dos túneis em questão; para isso, o FIIPM “comprometeu-se a disponibilizar recursos que correspondem a R\$4,3 milhões mensais para a prestação dos serviços” (PREFEITURA, 2019).

Mais recentemente, em 2020, a Porto Novo – cujo contrato de 15 anos iria até 2026, com possibilidade de prorrogação - deixou de ser responsável pela manutenção dos túneis do Porto. Há uma dívida de aproximadamente R\$1 bilhão da Prefeitura com a concessionária, que está sendo analisada na Justiça. Uma reportagem do G1 destaca que “essa contenda com certeza será considerada por investidores, antes de participarem de futuras ofertas para operações de concessão e de PPPs (...) no Brasil” (CONCESSIONÁRIA, 2020).

A CDURP, após a saída da concessionária Porto Novo, contratou a SD Engenharia para substituir a primeira na prestação dos serviços de manutenção dos túneis. A empresa, segundo matéria do Diário do Rio, foi investigada, junto com outras 11 empresas, sobre seu envolvimento em fraudes em licitações para obras da Copa

do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 (CRIVELLA, 2020), tendo sido, posteriormente, excluída do inquérito por falta de provas.

Esses conflitos frequentes entre o município, através da empresa de economia mista (a CDURP), a concessionária e a Caixa Econômica Federal permitem afirmar que o projeto não está conseguindo se sustentar; a falta de financiamento advindo dos repasses dos CEPACs tem impedido que algumas obras sejam concluídas e faz com que os ônus do projeto recaiam sobre o município.

Em 2020, a Prefeitura criou uma Comissão de Investigação Preliminar, com o objetivo de investigar irregularidades que podem ter resultado em um sobrepreço de R\$3,4 bilhões nas obras e nos serviços prestados pela Porto Novo (PREFEITURA, 2020).

Nestes 10 anos de projeto, portanto, houve uma série de impasses dentro da parceria público-privada (na relação entre a CDURP, a Caixa Econômica Federal e a Concessionária Porto Novo), que atrasaram ainda mais o desenvolvimento econômico e social da região. Entre suspensões de contrato e injeções de capital para manter o projeto funcionando, atualmente, a operação está sendo financiada por meio de recursos públicos (WERNECK et al., 2020), de forma que, assim como aconteceu em Barcelona (COMPANS, 2004), os riscos e as consequências envolvidos no projeto caem sobre o poder público.

Portanto, pode-se afirmar que o objetivo maior da parceria público-privada não foi alcançado, já que este consistia em utilizar recursos do setor privado para financiar intervenções que o poder público, sozinho, não poderia financiar, de forma a garantir os recursos do poder público para os investimentos prioritários. A atração de investidores para a área também não ocorreu na proporção que era esperada, como resultado da estagnação da venda dos CEPACs.



CONCLUSÃO

A realização de megaeventos é frequentemente utilizada como justificativa para a realização de grandes projetos de intervenção urbana, em todo o mundo. Com o objetivo de projetar a cidade no mercado competitivo de cidades, cada vez mais acirrado, os governos locais se apoiam nas características particulares de cada cidade, ao mesmo tempo em que, paradoxalmente, se baseiam em modelos de “sucesso” e os reproduzem nas cidades.

O patrimônio é visto como uma característica de distinção, que confere ao espaço urbano uma qualidade especial. Por isso, esses grandes projetos têm como objetivo, muitas vezes, refuncionalizar uma área ou a cidade, conferindo a ela uma atratividade turística.

Frequentemente com finalidade de obter a valorização das áreas, as intervenções levadas a cabo nesse âmbito costumam seguir o caminho do planejamento estratégico, se apoiando em parcerias público-privadas e na venda de Certificado de Potencial Adicional de Construção como forma de viabilização do projeto.

Na cidade do Rio de Janeiro não foi diferente; inspirado no Planejamento Estratégico de Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992, o poder público, através Operação Urbana Consorciada, fez parcerias com empresas privadas para “revitalizar” uma área antes vista como abandonada e degradada.

Em Barcelona, as intervenções realizadas para os Jogos Olímpicos foram distribuídas por diversas áreas da cidade e tiveram como objetivo voltar a cidade para o mar, retomando esse contato e o acesso da população para a frente marítima; na cidade espanhola, as intervenções foram feitas a partir de diversas demandas urbanas, de modo que o foco não foram as intervenções voltadas para a realização dos jogos na cidade, mas a resolução de necessidades da população local. No âmbito do Projeto Porto Maravilha, por outro lado, foram priorizadas as intervenções para os Jogos Olímpicos, negligenciando obras que gerariam benefícios para a população local. Não obstante, nas duas cidades as intervenções de cunho habitacional não foram realizadas e desenvolvidas como o proposto.

No início da implantação do Projeto Porto Maravilha, os trabalhos acabaram por revelar vestígios arqueológicos ocultos no Cais do Valongo, um sítio de extrema importância para a diáspora africana, configurando-se como um lugar de memória dessa população. Ao ser exposto, o sítio gerou uma disputa pela memória por ele representada, onde, de um lado se posicionaram as pessoas que se identificam, por reconhecimento de uma legitimidade de origem, com esse grupo social e de outro, o poder público e o setor privado, com interesses econômicos e pragmáticos.

Embora tenha se chegado a um consenso entre os diversos agentes envolvidos de que a patrimonialização e preservação do Cais era uma medida necessária e importante para a consolidação da imagem da área internacionalmente, é possível identificar os diferentes interesses envolvidos na institucionalização dessa memória.

Por outro lado, foi possível constatar, a partir da pesquisa, que a atividade turística pode ser um elemento promotor de valorização da memória presente, através da transmissão de conhecimento e do turismo realizado de forma responsável e educativa; contudo, sem um planejamento que envolva os entes locais para os quais o Cais é uma referência cultural permanente, a atividade turística pode ser um fator de degradação e descaracterização daquele sítio, tornando-o mera mercadoria para consumo de turistas do mais variado espectro.

A análise dos roteiros disponíveis do Site do TripAdvisor mostrou que, embora parte do discurso do projeto fosse voltado para a atração de turistas e investidores para a área, o turismo da cidade ainda se concentra nos equipamentos já conhecidos e consolidados nos roteiros realizados há anos na cidade, como o Cristo Redentor e o Pão de Açúcar, sendo a zona portuária e toda a história ali presente ainda um lugar inserido de forma complementar (e muitas vezes facultativa) da atividade turística da cidade.

O VLT, nesse sentido, age como um conector urbano e turístico dentro da área do projeto e do centro histórico da cidade, embora para os roteiros mais abrangentes ele não seja o único meio de deslocamento.

Constatou-se que muitas das intervenções realizadas no âmbito do projeto, como a construção de equipamentos culturais (como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio) e a implantação do VLT tinham como objetivo transformar a área em um espaço de consumo para a classe média e turistas internacionais.

Outro aspecto que se revelou na pesquisa foi a falta de articulação da parceria público-privada estabelecida para a implementação e gestão do projeto. Em ambas as funções o empreendimento mostrou-se problemático, gerando conflitos e contradições de interesses dos próprios agentes envolvidos. A falta de planejamento mais geral, relacionado inclusive com os planos diretores e de preservação do sítio patrimônio da humanidade fica evidente nas celeumas constantes em torno da irregularidade dos repasses através dos mecanismos de financiamento da operação.

Por fim, o conjunto de problemas evidenciados nesta pesquisa sobre o projeto Porto Maravilha, aponta para uma inadequação do modelo internacional de gestão de cidades em torno da oportunidade de realização de grandes eventos como estratégia para implementação de grandes projetos urbanos, com atração de investimentos privados e mudança da imagem das cidades. E, principalmente, esvazia o discurso de que tais ações se propõem a melhorar as condições de vida da população das cidades.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALOUICHE, P. L. VLT: um transporte moderno, sustentável e urbanisticamente correto para as cidades brasileiras. *Revista dos Transportes Públicos*, n. 118, p. 35-44, 2008.

ALTINO, L. Concessionária anuncia devolução de túneis Marcello Alencar e 450 à prefeitura do Rio. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, 26 ago. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/concessionaria-anuncia-devolucao-de-tuneis-marcello-alencar-450-prefeitura-do-rio-23905107> Acesso: 26 jan.2021.

APÓS assinatura de decreto, Linha 3 do VLT entra em operação. Estação do Rio. Disponível em: estacaorio.com. Acesso em 05/08/2020.

AQWA Corporate, no Porto, começa a receber funcionários da Caixa. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 25 ago. 2020. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/aqwa-corporate-no-porto-comeca-a-receber-funcionarios-da-caixa/> Acesso: 26 jan.2021.

BENEVIDES, Ireleno. O amálgama componente dos destinos turísticos como construção viabilizadora dessa prática sócio-espacial. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), v. 11, n. 1, p. 85–101, 2007.

BERRI, A. L. *Às margens de Barcelona*. 2018.

BORJA, J. Luces y sombras del urbanismo de Barcelona: estrategia, método y mercado (5)(Parte 2). [S.d.].

BOULEVARD Olímpico. Disponível em: boulevard-olimpico.com. Acesso em 31/07/2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo cultural: orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 2: Mobilização. Brasília: Secretaria Nacional de Políticas de Turismo; Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico; Coordenação Geral de Regionalização, 2007.

BURBANK, J., ANDRANOVICH, G., HEYING, H. Mega-events, urban development, and public policy. *Review of policy research*, v. 19, n. 3, p. 179–202, 2002.

CAIS do Valongo é o novo sítio brasileiro inscrito na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO. Disponível em: http://www.unesco.org/new/pt/brasil/pt/about-this-office/single-view/news/valongo_wharf_is_the_new_brazilian_site_inscribed_on_unesco/. Acesso em: 07/08/2020.

CAIXA desiste do Porto e vai se mudar para a Cinelândia. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 24 jul. 2018. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/caixa-desiste-do-porto-e-se-muda-para-a-cinelandia/> Acesso: 26 jan.2021.

CANAU, J. Memória e Identidade. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, F. R. T. Turismo e patrimônio cultural material. *Cultur: Revista de Cultura e Turismo*, 9, n. 1, p. 143-159, 2015.

CENTRAL concentra maior fluxo de passageiros do VLT. Disponível em: estacaorio.com. Acesso em: 09/08/2020.

COLCHETE FILHO, A. F.; COSTA, L. S. A.; GIESE, J. V.; DE JESUS, K. D. et al. Porto Maravilha e sua nova centralidade: as contribuições do mobiliário urbano e da arte pública para a ressignificação da área| Porto Maravilha and its new core significance: contributionsof urban furniture and public rte to the resignification of the area. *Oculum Ensaio*, 17, p. 1-18, 2020.

COMPANHIA, D. D. U. D. R. CDURP. Estudo de Impacto de Vizinhança do Porto Maravilha: Rio de Janeiro, 2010.

COMPANS, R. Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática. Unesp, 2004. 8571395705.

CONCESSIONÁRIA do VLT pede à Justiça rescisão de contrato com a prefeitura. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, 4 jul. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/concessionaria-do-vlt-pede-justica-rescisao-de-contrato-com-prefeitura-23783733> Acesso: 26 jan.2021.

CONCESSIONÁRIA do VLT pede rescisão do contrato. *Diário do Rio*. Disponível em: diariodorio.com. Acesso em 05/08/2020.

CONCESSIONÁRIA não cuida mais dos túneis do Porto e cobra 1 bilhão. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 10 jun. 2020. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/concessionaria-nao-cuida-mais-dos-tuneis-do-porto-e-cobra-1-bilhao/> Acesso: 26 jan.2021.

CONSÓRCIO que administra Região Portuária deixa de fazer serviços de manutenção nesta quarta. *Portal G1*, Rio de Janeiro, 04 jul.2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/consorcio-que-administra-regiao-portuaria-deixa-de-fazer-servicos-de-manutencao-nesta-quarta.ghtml> Acesso: 26 jan.2021.

CRISTO é eleito o ponto turístico mais bem avaliado do país e o 9º do mundo. *Portal G1*. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/06/cristo-e-eleito-o-ponto-turistico-mais-bem-avaliado-do-pais-e-o-9-do-mundo.html>. Acesso em 11/08/2020.

CRISTO Redentor é o 16º ponto turístico mais visitado do mundo. *Jornal Meia Hora*. Disponível em: <https://www.meiahora.com.br/geral/2019/12/5840161-cristo-redentor-e-o-16---ponto-turistico-mais-visitado-do-mundo.html#foto=1>. Acesso em: 11/08/2020.

CRIVELLA muda concessionária do Porto Maravilha; nova empresa já foi investigada por fraude a licitações. *Diário do Rio*, Rio de Janeiro, 9 jun. 2020. Disponível em: <https://diariodorio.com/crivella-muda-concessionaria-do-porto-maravilha/> Acesso: 26 jan.2021.

DA CIDADE, Estatuto. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos, v. 182, 2001.

DA CRUZ, R. d. C. A. Patrimonialização do patrimônio: ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), n. 31, p. 95-104, 2012.

DA SILVA, C. R. A Dimensão Política da Revitalização do Porto do Rio de Janeiro. *Revista Continentes*, n. 1, p. 56-71, 2012.

DE ARAUJO, C. P. Da Embratur à política nacional de turismo. Pós. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, v. 19, n. 31, p. 146–163, 2012.

DE IZAGA, F. G. ST 3 Os infortúnios da Perimetral e as aspirações das vias urbanas nas novas dinâmicas territoriais do Rio de Janeiro pós grandes eventos. *Anais ENANPUR*, 17, n. 1, 2017.

DE JANEIRO, R. 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: Câmara Municipal, 2009.

DE MATTOS, R. C. Às margens do “direito à cidade”: Uma. 2019. -, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

DE MESENTIER, L. M. Patrimônio e competição na metrópole contemporânea. *Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, 1, n. 1, 2013.

DE PAULA, A. T.; HERÉDIA, V. B. M. A “Turistificação” de um Lugar de Memória é possível? Um estudo sobre o Sítio Arqueológico do Cais do Valongo (Rio de Janeiro, Brasil). *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos-ABET*, p. 8–22, 2018.

DEL RIO, V. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. 2001.

DINIZ, N. De Pereira Passos ao projeto Porto Maravilha: colonialidade do saber e transformações urbanas da região portuária do Rio de Janeiro. 2012.

DINIZ, Nelson. Porto Maravilha: antecedentes e perspectivas da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. [S.l.]: Letra Capital, 2014.

FERREIRA, A. O processo de metropolização do espaço no Estado do Rio de Janeiro e os projetos de revitalizações: mais do mesmo. *GeoPuc (Rio de Janeiro)*, 4, p. 17-52, 2011.

FERREIRA, J. S. W.; FIX, M. A urbanização e o falso milagre do CEPAC. In *Folha de S.Paulo*, "Tendências e Debates", 2001.

FIM do impasse: Prefeitura negocia com Caixa e Porto Novo volta a operar. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 21 ago. 2018. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/fim-do-impasse-prefeitura-negocia-com-caixa-e-porto-novo-volta-a-operar/> Acesso: 26 jan.2021.

- FIX, M. A 'fórmula mágica' da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI; BENFATI (Org.). *Urbanismo: dossiê São Paulo - Rio de Janeiro*. Campinas: PUCCAMP/PROURB, 2004. p.185-198.
- GEERTS, W. Top 100 City Destinations Ranking. Euromonitor Blog, 2018.
- GIACOMET, L. R. P.; PORTUÁRIA, R. caso Puerto Madero. Porto Alegre, 2008.
- HALBWACHS, M. A memória coletiva. 7. reimp. São Paulo: Centauro, 2013.
- HALL, C. M. Urban entrepreneurship, corporate interests and sports mega-events: the thin policies of competitiveness within the hard outcomes of neoliberalism. *The sociological review*, v. 54, n. 2_suppl, p. 59–70, 2006.
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & debates*, 16, n. 39, p. 48-64, 1996.
- HORNE, J. The four 'knowns' of sports mega-events. *Leisure studies*, v. 26, n. 1, p. 81–96, 2007.
- ICOMOS, UNESCO. CARTA DE TURISMO CULTURAL-ICOMOS, 1976. [S.I.]: Edições Universitárias Lusófonas, 1999.
- IPHAN. Dossiê da Candidatura do Sítio Arqueológico Cais do Valongo a Patrimônio Mundial. Brasília: IPHAN, 2016.
- JULLIARD, S. The best and worst cities for commuting. *Expert Market*, 2018.
- LIMA, M. História, patrimônio e memória sensível: o Cais do Valongo no Rio de Janeiro. *Outros Tempos: Pesquisa em Foco-História*, v. 15, n. 26, p. 98–111, 2018.
- LIMA, T. A.; SENE, G. M.; SOUZA, M. A. T. De. Em busca do Cais do Valongo, Rio de Janeiro, século XIX. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, v. 24, n. 1, p. 299–391, 2016.
- MAGALHÃES, A. A “lógica da intervenção” e a questão da circulação: as remoções de favelas como forma de gerir o espaço urbano no Rio de Janeiro dos Jogos Olímpicos. *Tempo Social*, v. 31, n. 2, 2019.

MARICATO, E. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Editora Vozes, 2001. 8532626335.

MASCARENHAS, G. Barcelona 1992: um modelo em questão. In: Legados de megaeventos esportivos. Editores: Lamartine DaCosta, Dirce Corrêa, Elaine Rizzuti, Bernardo Villano e Ana Miragaya. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

MCKERCHER, B.; DU CROS, H. Cultural tourism: The partnership between tourism and cultural heritage management. [S.l.]: Routledge, 2002.

MEROLA, E. Concessionária Porto Novo reassume administração do Porto Maravilha. Prefeitura desembolsa R\$ 150 milhões para socorrer fundo, e concessionária volta a fazer manutenção e obras na região. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, 15 nov. 2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/concessionaria-porto-novo-reassume-administracao-do-porto-maravilha-22071277> Acesso: 26 jan.2021.

MOLINA, F. S. A produção da “Cidade Olímpica” e o contexto do empreendedorismo urbano no Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 16, n. 2, p. 63-63, 2014.

MORADORES do Santo Cristo lamentam descaso e pedem atenção. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 30 abr. 2018. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/moradores-do-santo-cristo-pedem-melhorias-de-estrutura-para-o-bairro/> Acesso: 26 jan.2021.

MOURA, D.; GUERRA, I.; SEIXAS, J.; FREITAS, M. J. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. *Cidades, Comunidades e Territórios*, n. 12-13, 2006.

MUSEU Memorial Pretos Novos: a história esquecida do Rio de Janeiro. Brasil de Fato RJ. Disponível em: <https://www.brasildefatorj.com.br/2017/11/23/museu-memorial-pretos-novos-a-historia-esquecida-do-rio-de-janeiro>. Acesso em 10/08/2020.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, v. 10, 1993.

OBRAS do VLT sem data para acabar causam transtorno para pedestres e comerciantes. Disponível em: extra.globo.com. Acesso em: 10/08/2020.

OLIVEIRA, M. A. S. A. Memória e identidade em processos de turistificação de lugares: o caso do Cais do Valongo (RJ-Brasil)/Memory and identity in touring processes of places: the case of the Cais do Valongo (RJ-Brazil). *Patrimônio e Memória*, v. 14, n. 2, p. 49–74, 2018.

PAES, M. T. D. Gentrificação, preservação patrimonial e turismo: os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades. *GEOUSP Espaço E Tempo (Online)*, 21, n. 3, p. 667-684, 2017.

PARALISAÇÃO das obras do VLT prejudica pedestres e comércio na Marechal Floriano. Disponível em: extra.globo.com. Acesso em: 10/08/2020.

PINHEIRO, M. L.; CARNEIRO, S. S. Revitalização urbana, patrimônio e memórias no Rio de Janeiro: usos e apropriações do Cais do Valongo. *Estudos Históricos (Rio de Janeiro)*, v. 29, n. 57, p. 67–86, 2016.

PIO, L. G. Cultura, patrimônio e museu no Porto Maravilha. *Revista Intratextos*, 4, n. 1, p. 8-26, 2013.

POLLAK, M. Memória e identidade social. *Revista Estudos Históricos*, 5, n. 10, p. 200-215, 1992.

PORTO Maravilha em crise: o futuro nas mãos da Caixa. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 7 jun. 2018. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/porto-maravilha-em-crise-o-futuro-nas-maos-da-caixa/> Acesso: 26 jan.2021.

PORTO Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 15/07/2020.

PORTO Novo fica até dia 21 na gestão da região portuária. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 14 jun. 2018. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/porto-novo-fica-ate-dia-21-na-gestao-da-regiao-portuaria/> Acesso:26 jan. 2021.

PREFEITURA aponta sobrepreço de R\$ 3,4 bilhões no Porto Maravilha. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 6 jul 2020. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/prefeitura-aponta-sobrepreso-de-r-34-bilhoes-no-porto-maravilha/> Acesso: 26 jan.2021.

PREFEITURA e Porto Novo assinam acordo e concessionária continua operando túneis Rio 450 e Marcello Alencar. *Portal G1*, Rio de Janeiro, 17 set. 2019. Disponível

em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/09/17/prefeitura-e-porto-novo-assinam-acordo-e-concessionaria-continua-operando-tuneis-rio-450-e-marcello-alencar.ghtml> Acesso: 26 jan.2021.

PREFEITURA não paga, e MAR dá aviso prévio a funcionários. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 11 nov. 2019. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/prefeitura-nao-paga-e-mar-da-aviso-previo-a-funcionarios/> Acesso: 26 jan.2021.

PREFEITURA promete pagar dívida e MAR continua funcionando. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 28 nov. 2019. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/prefeitura-promete-pagar-divida-e-mar-continua-funcionando/> Acesso: 26 jan.2021.

PREFEITURA prorroga Museu do Amanhã, falta definir o MAR. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 21 nov. 2019. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/prefeitura-prorroga-museu-do-amanha-falta-definir-o-mar/> Acesso: 26 jan.2021.

PROJETO Funcional do VLT. Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em: 15/07/2020.

PROJETO Porto Maravilha. Disponível em: portomaravilha.com.br. Acesso em 15/07/2020.

RABIA, Y. Top 100 City Destinations Ranking. Euromonitor Blog, 2019.

ROCHE, M. Mega-events and urban policy. *Annals of Tourism research*, v. 21, n. 1, p. 1–19, 1994.

RODRIGUES, R. Concessionária deixa gestão do Porto Maravilha, que sofre sem manutenção. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, 27 jun. 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/concessionaria-deixa-gestao-do-porto-maravilha-que-sofre-sem-manutencao-22826379> Acesso: 26 jan.2021.

SABATÉ, J.; TIRONI, M. Globalización y estrategias urbanísticas: un balance del desarrollo reciente de Barcelona. *Cuaderno Urbano: Espacio, Cultura, Sociedad*, 7(7), 233-260, 2008.

SALGUEIRO, V. Grand Tour: uma contribuição à história do viajar por prazer e por amor à cultura. *Revista Brasileira de história*, v. 22, n. 44, p. 289–310, 2002.

SANT'ANNA, M. A cidade-atração: a norma de preservação de áreas centrais no Brasil dos anos 1990. SciELO-EDUFBA, 2017. 8523218718.

SANTOS JUNIOR, O.; WERNECK, M.; RAMOS, P. (2020). Contradições do experimento neoliberal do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. Revista de Urbanismo, 42, 1-16. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.54265>

SEM nova licitação, Museu do Amanhã pode fechar. *Diário do Porto*, Rio de Janeiro, 7 ago. 2019. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/sem-nova-licitacao-museu-do-amanha-pode-fechar/> Acesso: 26 jan.2021.

SOTRATTI, M. A. Imagem e patrimônio cultural: as ideologias espaciais da promoção turística internacional do Brasil-EMBRATUR 2003-2010. 2010.

TALESNIK, D.; GUTIÉRREZ, A. Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar. *Eure* (Santiago), 28, n. 84, p. 21-31, 2002.

TAVARES BRASILEIRO, F., 2018, VLT: construindo um novo significado para a área central do Rio de Janeiro. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica.

THEODORE, N; PECK, J; BRENNER, N. Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas sociales*, v. 66, p. 1–11, 2009.

TOMTOM Traffic Index, 2019. Disponível em: tomtom.com. Acesso em 10 de agosto de 2020.

Tripadvisor. Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attractions-g303506-Activities-Rio_de_Janeiro_State_of_Rio_de_Janeiro.html. Acesso em: 11/08/2020

URBANA, CARTOGRAFIA SOCIAL. transformações e resistências na região portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Fase, v. 1, 2014.

VAINER, C. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. 2011.

VALADÃO, R. C. M. Tradição e criação, memória e patrimônio: a revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro. 2012. -.

VALE, A. L. F.; SAQUET, M. A.; DOS SANTOS, R. A. O território: diferentes abordagens e conceito-chave para a compreensão da migração. *Revista Faz Ciência*, v. 7, n. 1, p. 11, 2005.

VASSALLO, S.; CICALO, A. Por onde os africanos chegaram: o Cais do Valongo e a institucionalização da memória do tráfico negreiro na região portuária do Rio de Janeiro. *Horizontes Antropológicos*, 21, n. 43, p. 239-271, 2015.

VELOSO, M. O fetiche do patrimônio. *Revista Habitus-Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia*, 4, n. 1, p. 437-454, 2009.

VELOSO, M. O fetiche do patrimônio. *Revista Habitus-Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia*, v. 4, n. 1, p. 437–454, 2009.

VLT - Mobilidade Sustentável. Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos – ANP Trilhos. Disponível em: anptrilhos.org.br. Acesso em: 04/08/2020.

VLT do Rio de Janeiro é inaugurado sob protesto. Fase. Disponível em: fase.org.br. Acesso em: 05/08/2020.

VLT: mais de 22 milhões de passageiros em 2019. Disponível em: diariodoporto.com.br. Acesso em: 09/08/2020.

WERNECK, M.; NOVAES, P. R.; SANTOS JR, O. A. S. A estagnação da dinâmica imobiliária e a crise da operação urbana do Porto Maravilha Mariana da Gama e Silva Werneck (Informe crítico). Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, Observatório das Metrôpoles, 2018.

YASOSHIMA, J. R.; OLIVEIRA, N. da S. Antecedentes das viagens e do turismo. *Turismo no percurso do tempo*. São Paulo: Aleph, p. 17–40, 2002.