

**O TURISMO COMO MOTE E MERCADORIA:  
PERCEPÇÕES SOBRE O PROJETO PORTO MARAVILHA**

*Rosane Soares dos Santos<sup>1</sup>*

**Resumo**

O presente estudo almeja fomentar o entendimento acerca da interpretação do urbano no mundo da mercadoria, utilizando como recorte o projeto governamental Porto Maravilha e suas intervenções urbanas no Rio de Janeiro. Sugere-se uma atenção especial referente à potência histórica do exame do mundo da mercadoria, através da ótica do ambiente urbano e, como o turismo e a indústria do lazer mercantilizam o tradicional, criando simulacros e estereótipos, torna-se urgente refletir acerca da conquista do espaço apropriado como mercadoria.

**Palavras-chave:** *Urbano. Mercadoria. Turismo. Porto Maravilha.*

**Abstrac**

This study aims to foster understanding about the interpretation of the urban world of commodities, using as cutting the government project and its Port Wonder urban interventions in Rio de Janeiro. It is suggested that special attention on the power of examining the historical world of the commodity from the perspective of the urban environment.

**Keywords:** *Urban. Merchandise. Tourism. Porto Wonder.*

---

*<sup>1</sup>Turismóloga; Especialista em Gestão Pública e em  
Pesquisa e Extensão do Turismo  
Mestranda em Engenharia Urbana / Escola Politécnica  
POLI / PEU / UFRJ*

## INTRODUÇÃO

Desde a década de 1980 tem-se evidenciado discussões em torno de políticas públicas visando à revitalização de áreas urbanas centrais que se encontram em processo de deterioração. Tal fato assume grande dimensão atualmente (2010), através da implantação do Projeto Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro. Dessa forma, questiona-se o que significa essa mudança na tradicional maneira de intervenção do poder público sobre o espaço urbano? Por que os (grandes) investimentos em mega-projetos – concentrados, até então, em áreas periféricas ou ao longo de certos vetores de expansão do mercado imobiliário – passam, instantaneamente, a focar suas atenções para essas áreas – localizadas em pontos centrais, históricos e de enorme valor simbólico nas cidades?

Talvez se possa pontuar como tentativa de justificativa para esse fato a crise global – econômica, social, energética e, até mesmo de valores – que induz a certa mudança de paradigmas nas práticas tradicionais, não apenas do Estado, mas de outros agentes, interventores (imobiliários, Operações Urbanas Consorciadas<sup>1</sup>, etc), sobre o espaço urbano.

Nessa linha, a questão de se (re)valorizar as áreas centrais vem, então, responder a duas das principais conseqüências da crise que se instaurou: 1) A relativa à perda da capacidade de investimentos do setor público e 2) À busca de uma maior humanização na vida urbana, como resposta à agudização dos problemas ambientais, causados sobremaneira pela presença excessiva de veículos nas cidades.

Tais áreas centrais apresentam, assim, características relevantes no sentido de satisfazer às restrições que se impõem, destacando que elas são localizadas dentro da rede intra-urbana, o que, somado ao fato de serem áreas mais bem servidas pelo sistema de transportes coletivos,

---

<sup>1</sup> No que tange às operações urbanas consorciadas, tal como a vivida atualmente (2010) na cidade do Rio de Janeiro (Porto Maravilha), o Plano Diretor deve designar as áreas em que podem se aplicar o instrumento. O Estatuto da Cidade prevê, através do inciso III do art. 33, a criação, no âmbito do plano da operação urbana, de um “*programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação*”, para evitar que ocorra o fenômeno da “*expulsão branca*”. (Lei Federal Nº 10257/2001).

representa uma grande economia no número de viagens e no tempo de deslocamento, o que reduz o consumo de combustíveis e paripassu, a poluição (ou ao menos, tenta-se).

Além desse fato, há outros aspectos que contribuem à (re)valorização das áreas centrais. Salienta-se aqui, que no caso do Projeto Porto Maravilha, o local (cidade do Rio de Janeiro), possui um rico e representativo patrimônio histórico, que possibilita o resgate dos valores ligados à cultura local, ao imaginário da população autóctone e às raízes da própria cidade. Cabe questionar, entretanto, até que ponto o referido projeto pretende considerar tais fatores (identidade, pertencimento, patrimônio, comunidade receptora)? Esses princípios precisam predominar ou se fazer presentes nas diretrizes de intervenção, a fim de que antigos valores (fundamentados na ideologia do modernismo), que criavam cidades áridas e sem respeito à população existente não sejam reproduzidos e perpetuados. Exemplos internacionais e nacionais podem ser utilizados como casos de sucesso, tais como Barcelona (Espanha), *Convent Garden* (Londres) e Projeto Reviver (São Luís do Maranhão).

Desta forma, esse trabalho se propõe a abordar um pouco da questão sobre as políticas de (re)valorização dos centros urbanos, mormente no Rio de Janeiro, conferindo ênfase ao Projeto Porto Maravilha, fazendo um balanço crítico de como tal questão vem sendo conduzida pela administração municipal e absorvida pelo cidadão (atingido pela intervenção) e seus reflexos.

## **ÁREAS URBANAS CENTRAIS E A QUESTÃO DA DETERIORAÇÃO**

A deterioração de áreas urbanas é um fenômeno que tem se intensificado nas grandes cidades, possuindo relação direta com os processos dinâmicos de produção e consumo observados após o surgimento da cidade industrial. Além do forte crescimento populacional e da expansão física da malha urbanizada, a inserção da cidade nesse contexto econômico estabelece outras formas de apropriação e de valorização do solo urbano, cujos reflexos se manifestam de maneira mais intensa nas áreas centrais dessas cidades.

Tais reflexos, a priori, podem ser compreendidos enquanto forças atuantes do mercado imobiliário, que nessas áreas centrais estão constantemente sob influência de tendências

centrípetas<sup>2</sup> e centrífugas – inerentes ao processo de crescimento urbano. Assim, enquanto o fenômeno centrífugo se caracteriza como processo de urbanização extensiva, através da incorporação de novas áreas à estrutura existente, o fenômeno centrípeto se define como um processo renovador dessas estruturas, de maneira a adequá-las aos novos condicionantes oriundos do crescimento da cidade. Desta forma, as áreas urbanas centrais concentram, em sua maior intensidade, essa tendência renovadora característica do vetor centrípeto de expansão urbana.

A fim de se adaptar plenamente a esse processo, o centro da cidade precisaria estar continuamente se remodelando, numa resposta reflexa à dinâmica de crescimento urbano. Não obstante, a prática de intervir nas áreas centrais visando readequá-las não se apresenta como um processo contínuo, mas como um fato cíclico e descontínuo, dependente das especificidades e das demandas do mercado imobiliário e de interesses difusos, no caso do Porto Maravilha com vistas a atender às necessidades dos Jogos Militares (2011); Copa das Confederações (2013); Copa do Mundo de Futebol (2014); Jogos Mundiais Católicos (2015) e Jogos Olímpicos e Pára-Olímpicos (2016)<sup>3</sup>. Daí então, surgirem os ciclos que caracterizam o envolver dessas áreas centrais das cidades: os movimentos de apogeu, de decadência e de renovação.

A deterioração<sup>4</sup> das áreas corresponde à decadência advinda pelo fato da estrutura existente no local não satisfazer ao papel funcional que lhe é exigido pela cidade e, conseqüentemente, às expectativas definidas pelos mercados (funditário e turístico). De igual forma, o apogeu dessas áreas se relaciona a outro momento específico no qual estaria ocorrendo um bom entrosamento nessa relação de funcionalidades. Um momento de otimização nos usos e atividades existentes, correspondendo à alta da atividade imobiliária e da venda da cidade como mercadoria de consumo. Entre esses dois períodos, o da decadência

---

<sup>2</sup> Vetor de característica centrífuga é o que segue o movimento natural de crescimento da cidade em direção à periferia, onde a incorporação de novos loteamentos à estrutura urbana existente vem caracterizar não só a adequação às demandas advindas com o incremento populacional, como também vem corresponder à ampliação da ação especulativa do capital imobiliário. (SIMÕES JR., 1994, p. 11).

<sup>3</sup> Destacando a Copa do Mundo, em 2014 e as Olimpíadas, em 2016.

<sup>4</sup> Econômica, física, social e ambiental.

e o do apogeu, e a fim de concluir o ciclo, surge o momento da readequação funcional, da recuperação, da renovação das estruturas existentes e que na atualidade (2010) se designa por *revitalização urbana*. Tal parcela do território é resgatada e novamente integrada ao seu entorno urbano; este é o instante em que o mercado imobiliário passa a realizar a operação retorno e outros atores (interessados) se mostram. O centro da cidade volta, então, a ser visto como uma alternativa atraente para alguns mercados (imobiliário, turístico, etc), dadas as suas qualidades de acessibilidade<sup>5</sup> e de infra-estruturas implantadas. A revitalização apresenta-se, assim, com a finalidade de produzir essa nova adequação funcional<sup>6</sup>, como o “melhor dos mundos”, onde governantes (mormente em período eleitoral), fazem uso de várias estratégias a fim de incutir no imaginário coletivo da população afetada o sentimento de pertencimento e apropriação de tais “melhorias”.

## **RECUPERAÇÃO DE ÁREAS URBANAS DETERIORADAS: ENFOQUES DE INTERVENÇÃO**

Em pesquisas acerca das formas de intervenção de setores urbanos deteriorados visando à recuperação dessas áreas, é factível verificar algumas designações para a caracterização de

---

<sup>5</sup> Ressalta-se que o uso do termo acessibilidade aqui faz menção à mobilidade e facilidade de deslocamentos e não à condição de acessível aos PNE (Portadores de Necessidades Especiais). Contudo, entende-se que projetos bem elaborados e que objetivem atender às demandas da população e de turistas, deve considerar todos os tipos de cidadãos, sem deixar à margem quaisquer pessoas.

<sup>6</sup> Ver Figura 1: Destinação das Áreas (Fonte: CDURP, 2010). CDURP – *Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio*. Criada pelo Decreto nº 3.1620, de 21 de Dezembro de 2009. *Finalidades* (Promover o desenvolvimento da Região do Porto do Rio de Janeiro; Implementar concessões, parcerias e ações que desenvolvam a região – incluindo a gestão das obras de requalificação da área –; Gerir os ativos patrimoniais transferidos pelo Município e outros acionistas; Disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Pública ou para entes privados, mediante contrapartida financeira); *Características* (Sociedade de Economia Mista com controle Municipal assegurado por lei; Acionistas podem integralizar capital na forma de dinheiro ou bens e direitos (inclusive CEPACs, no caso do Município); Estrutura formada por Diretoria (3 membros), Conselho de Administração (5 membros) e Conselho Fiscal (3 membros). CEPACs são títulos mobiliários; cobrança de outorga para a construção acima do índice de aproveitamento básico (via emissão de Certificados de Potencial Adicional Construtivo – CEPACs).

tal intervenção: embelezamento urbano, renovação urbana, melhoramento urbano, reabilitação, revitalização, revalorização, reurbanização, requalificação urbana, dentre outros termos. Estes, na maioria dos casos são utilizados de forma indiscriminada e sem uma conceituação precisa. Observa-se que o entendimento sobre determinado termo varia de acordo com o tempo. Dentre os diversos estudos que se debruçaram em esclarecer tais questões, salientam-se Portas (1985), Del Rio (1991), Villaça (1989) e Piccinato (1983). Em tais pesquisas, o relevante não é apenas definir termos específicos, mas compreender os paradigmas que os sustentam. Tais autores estabelecem uma subdivisão em três momentos da história – sendo marcos da intervenção no espaço urbano – e que se relacionam aos conceitos de embelezamento urbano, renovação urbana e revitalização urbana. Sobre o embelezamento urbano ressalta-se que a remodelação da cidade de Paris, pelo prefeito Haussmann se constituiu numa nova forma de ação do poder público sobre o tecido urbano, correspondendo àquela época histórica de consolidação do capitalismo oriundo da Revolução Industrial. Del Rio aponta:

Até esse momento histórico, nos países de 1º Mundo e no Brasil, as intervenções urbanísticas de reposição de velhas estruturas davam-se em uma escala e de uma forma que, embora arrasadora, não tiveram as conseqüências amplas e desastrosas que viriam a ter os programas e projetos que se caracterizariam pela designação de renovação urbana. As novas morfologias implantadas ainda tinham alguma relação com o existente. (DEL RIO, 1991, p. 11).

As intervenções ocorridas nesse período tiveram seus modelos inspirados nos Planos de Paris e Viena (da década de 1860). A expressão *embelezamento urbano*, de acordo com Villaça, desta forma, sintetizaria *a tônica do urbanismo que nasce com Haussmann e a partir de Paris tem grande penetração no mundo, especialmente nos países latinos* (VILLAÇA, 1989, p. 66). Ressalta-se assim, que as intervenções realizadas nesse 1º momento – do Plano Haussmann à Carta de Atenas – podem ser designadas por embelezamento urbano, visto a atitude corretiva e saneadora que impunha novo padrão de estética urbana, de acordo com a nova classe social ascendente (onde a beleza e os melhoramentos em infra-estrutura representavam o “aburguesamento” do espaço urbano, com um conseqüente impacto segregador).

No que tange à renovação urbana, destaca-se que o 2º período das intervenções é marcado pela prevalência dos ideais do modernismo que se inicia com a publicação da Carta de Atenas, em 1933 e se encerra no início dos anos de 1970. Nesta fase, o conceito de intervenção aplicado é o exposto no documento, definindo-se como *renovação urbana*. Neste contexto, os objetivos do Movimento Modernista surgem como uma resposta à crescente necessidade de expansão do capital financeiro, industrial e imobiliário e seu rebatimento nas esferas de produção e consumo urbanos. Em relação às áreas centrais da cidade, tal período de intervenções deixou suas marcas através de projetos de renovação urbana dos distritos de negócios – onde o ponto chave era a valorização fundiária e a conseqüente expulsão da população de baixa renda aí sediada (as chamadas *slums*, ou favelas).

Em relação à revitalização urbana pode-se salientar que os anos de 1970 inauguraram uma nova etapa na postura de intervenção, destacando a busca de referenciais mais humanos na escala dos espaços coletivos produzidos; a valorização dos marcos históricos e simbólicos, através de políticas de preservação do patrimônio; o incremento das atividades de turismo nesses locais e a ampliação da consciência ecológica, diminuindo assim, o consumo de energia e a emissão de poluentes. Dessa forma, a busca de uma nova vitalidade para as áreas centrais das cidades (tanto do ponto de vista econômico, quanto social, funcional e ambiental), emerge como o 3º momento nas intervenções em centros urbanos e há autores que definem como políticas de *revitalização urbana*. Tal conceito vem trazer a *reidentificação do passado no espaço do presente, ressuscitando a tradição, alvoroçando a memória coletiva, mas não inibindo a modernidade* (FERRARA, p. 141-142, apud DEL RIO, 1991, p. 36). Essa conceituação de maior amplitude abrange ações tais como a reabilitação de áreas abandonadas, a restauração do patrimônio histórico e arquitetônico, a reciclagem das edificações e a requalificação urbana de setores degradados. Faz uso, para tanto, de instrumentos tal como a PPP – parceria público-privada – salientando a Operação Urbana Consorciada (CDURP – Porto Maravilha).

## **REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS HISTÓRICAS EM CIDADES BRASILEIRAS**

Desde meados dos anos de 1960, algumas cidades têm desenvolvido projetos de recuperação de seus Centros Históricos, marcados pelo enfoque da preservação do patrimônio, objetivando a obtenção do dinamismo no setor do turismo, a fim de atender às necessidades da demanda (nacional e estrangeira, mormente). Na Europa, a cidade de Bologna, na Itália apresenta-se como pioneira, seguida por Paris, Barcelona, Londres e Amsterdan, além de diversas cidades na Alemanha. Na América do Norte, Baltimore foi o 1º local a reurbanizar toda a área ao redor de seu porto, considerado o mais movimentado dos EUA. Cabe salientar que em quase todos os exemplos, o turismo é (ab)usado como mote para justificar a implantação dos projetos. São Luís do Maranhão<sup>7</sup>, Recife, Belém, Curitiba, Florianópolis, Poços de Caldas, Salvador e Rio de Janeiro são exemplos nacionais.

### **“REVITALIZAÇÃO URBANA” E PATRIMÔNIO**

Na década de 1960, algumas economias nacionais do Terceiro Mundo desenvolveram um processo de industrialização, em muitos casos, acelerado. Desse processo resultou uma redução na defasagem dos índices de industrialização entre os países de alta renda e os de renda média e baixa. Desta forma, até algum tempo, as metrópoles almejavam ser centros das atividades industriais. Não obstante, observa-se que o setor de serviços vem crescendo mais que o industrial nos países de Primeiro Mundo; no Brasil, na década de 1990, ocorreu de igual forma e o setor de serviços superou o industrial (MESENTIER, 1992). Nesse contexto, entre os fenômenos que, inclusive por sua relação com fluxos econômicos do sistema capitalista mundial, têm contribuído para a dinamização das atividades produtivas nas metrópoles, salienta-se o aumento da demanda por serviços culturais e de lazer, mormente relativos ao turismo. Assim, Lynch (1981, p. 91) aponta que a “boa cidade” é a que realça a continuidade de sua cultura. A transformação em curso indica, portanto, uma relevância renovada do patrimônio cultural para o crescimento econômico das cidades e o patrimônio passa a representar uma base relevante para o desenvolvimento metropolitano, não só pela gama de

---

<sup>7</sup> O centro histórico de São Luís abriga um dos maiores acervos da arquitetura civil de origem portuguesa da América Latina. Esse rico conjunto arquitetônico encontrava-se na década de 1970 em profundo estado de abandono. Assim, em 1979, foi criado o Projeto Reviver – de Preservação do Centro Histórico de São Luís (Secretaria de Estado de Cultura).



atividades que dependem da agregação de valor cultural à qualidade de bens e serviços, mas porque de modo geral o patrimônio cultural é um fator importante para a dinâmica de desenvolvimento sociocultural das cidades.

A mudança na dinâmica da divisão socioterritorial do trabalho e das hierarquias nas redes urbanas estabelece uma interdependência com processos de reestruturação que se desenvolvem nas escalas intra-urbanas da metrópole: a cidade e o bairro. É possível, assim, supor que o ambiente sociocultural das cidades e dos bairros possa constituir um fator para a formação de novos determinantes para a aglomeração de atividades produtivas. Está claro que, para a formulação de políticas públicas, essa mudança situa-se no debate a respeito da metrópole e do patrimônio cultural edificado, localizado nos bairros centrais metropolitanos. Tal patrimônio cultural, com localização urbana especial, ganha nova significação para o futuro das cidades, frente às transformações produzidas no uso do solo dos centros urbanos. Desta forma, áreas urbanas de valor patrimonial, quando localizadas nos bairros centrais das cidades, estão no foco das políticas públicas de reestruturação da metrópole, porque podem tornar-se fatores de atração de atividades tais como o turismo, além da dinamização do mercado imobiliário.

No Rio de Janeiro, a revalorização do centro histórico, por suas qualidades culturais, teve início no final da década de 1970, como resultado da luta dos então chamados “movimentos sociais urbanos” – verifica-se, no entanto, que não se deu em função das potencialidades econômicas que na atualidade (2010) se podem associar ao patrimônio. As ações do poder público em favor da preservação têm como marco o Projeto Corredor Cultural<sup>8</sup>. As reivindicações preservacionistas encontraram apoio de setores do empresariado e do governo, motivados pelo potencial da área central para atividades de lazer, comércio e turismo.

Num primeiro momento, iniciado em meados dos anos de 1980, as políticas públicas que incidiram sobre patrimônio se caracterizaram por ações de proteção legal. Posteriormente, a partir de meados dos anos de 1990, o período caracterizou-se por investimentos de recursos

---

<sup>8</sup> Lei nº 506, de 17 de Janeiro de 1984. O referido projeto busca a revitalização da área histórica do Rio de Janeiro, procurando compatibilizar o crescimento da cidade com a manutenção dos espaços e modos de vida tradicionais da capital carioca. (SIMÕES JR., 1994, p. 20).

em intervenções urbanas direcionadas à recuperação do patrimônio cultural edificado, à reurbanização das áreas públicas na sua vizinhança e à rearticulação do sistema viário a fim de conferir melhor acesso. Como exemplos dessa fase podem ser mencionados o Programa Monumenta; o Projeto Sás e enfim, o Porto Maravilha, que em sua 1ª proposta abarcava, inclusive, a implantação do Museu Guggenheim<sup>9</sup>, no Píer Mauá.

## **PORTO MARAVILHA: UMA ANÁLISE**

A região portuária abrange seis bairros<sup>10</sup>, sendo: Santo Cristo; Gamboa; Saúde; São Cristóvão; Centro e Cidade Nova, com uma população estimada de 22.000 habitantes.

A prefeitura da cidade do Rio de Janeiro e os proprietários de imóveis da Zona Portuária travam uma verdadeira queda de braços em torno do Porto Maravilha, o mega-projeto urbanístico que se tornará o legado dos Jogos Olímpicos e Pára-Olímpicos de 2016. A região portuária do Rio de Janeiro está muito aquém de refletir a importância histórica e econômica que tem para a cidade – a paisagem é desoladora: com os armazéns abandonados, monumentos esquecidos, população de rua em meio aos casarios em ruínas.

Falar em revitalização era sinônimo de abordar cifras bilionárias e este processo sempre teve o seu gargalo na extrema carência de recursos (ou de vontade política), em entraves burocráticos e interesses difusos conflitantes das várias partes envolvidas. Esse cenário apresentou-se até 2009 – quando o Rio de Janeiro foi escolhido como local-sede dos Jogos de 2016. Num piscar de olhos essa mesma porção da cidade, outrora uma “terra do nunca”, transformou-se no símbolo do projeto olímpico nacional. E, mais atualmente (2010), no palco de uma disputa acirrada: onde de um lado se encontram os donos de imóveis, que passaram a cobrar valores surreais por seus terrenos e galpões e, de outro, a prefeitura, *preocupada* com a possibilidade que a súbita valorização dos imóveis locais comprometa os planos de ocupação

---

<sup>9</sup> Ação embargada, na época (2003), por ação judicial decorrente de iniciativa do poder público legislativo (de oposição).

<sup>10</sup> Delimitação de implantação do Projeto: Três bairros completos (Santo Cristo, Gamboa e Saúde) e 3 setores de bairros (São Cristóvão, Centro e Cidade Nova); Área total: ~5 Milhões de m<sup>2</sup>; População: ~22 mil habitantes; IDH: 0,775 - Um dos menores do Rio, 24º lugar no ranking das 32 regiões administrativas.

dos prédios de escritórios e de apartamentos. O receio é que o inchamento das cifras espante os investidores. Salienta-se que em um período de 24 meses, o metro quadrado aumentou cerca de 300% nos arredores do Porto (uma alta superior à de bairros tais como Ipanema e Leblon).

Aumentos repentinos não são fenômenos raros no Rio de Janeiro, mormente com o olhar internacional voltado para a cidade, devido aos Jogos. Na Barra da Tijuca, local que deve sediar a maior parte das atividades olímpicas, o preço do metro quadrado dobrou nos últimos anos. Todavia, o que se presencia na área portuária excede quaisquer paradigmas – a situação de duas propriedades localizadas na Avenida Barão de Tefé, área prevista para ser completamente remodelada; antes da intervenção oficial, as construções estavam à venda por 25 milhões de reais – uma valorização de extensão espantosa, visto que em 2003, a 1ª foi adquirida por 1,7 milhão e a 2ª, em 2008, por 3 milhões. Se não se tratasse de pontos estratégicos, seriam somente casos de especulação imobiliária – o que já seria um problema. A questão é que com preços tão altos, compradores potenciais, tais como redes de *shoppings centers* e empresas, encontram dificuldades de se instalar na área – o que compromete toda a idéia de revitalização. As desapropriações estão em um trecho que deverá ser destinado a torres de escritórios.

Tão plasmada e divulgada por diversos governantes nos últimos anos, a modernização do Porto apresentou bons motivos para ter permanecido no papel por tanto tempo. É uma região de 5 milhões de m<sup>2</sup>, complexa, cortada por vários bairros, e assim, com a presença de inúmeros proprietários e moradores<sup>11</sup>. Com trechos específicos destinados à cultura, ao entretenimento, ao turismo, a escritórios e instituições educacionais, configura-se como um projeto ambicioso de dinamização de uma área que, com o passar dos anos, se tornou degradada. Entre as atrações previstas está o Museu do Amanhã (concebido pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava) e o Aqua Rio, o maior aquário da América Latina. Destaca-se ainda o MAR (Museu de Arte do Rio), que ocupará o Palácio Dom João VI. Salientam-se demais projetos previstos tais como a Estação do Metrô Cidade Nova; o Parque Tecnológico

---

<sup>11</sup> A idéia é que a população atual passe de 20.000 para 100.000 moradores. Além de melhorar a classificação da Zona Portuária no ranking de IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) da cidade. Atualmente (2010), a região ocupa o 24º lugar entre as 32 Regiões Administrativas avaliadas.

Barão de Mauá; a Vila dos Árbitros; a Vila de Mídia/Centro de Mídia não credenciada; Emerj; Instituto Rio 2016; Reurbanização do Morro da Providência; Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos; Banco Central (nova sede); Centro de Moda; Museu Olímpico; CDURP; Stúdio X; Restauro da Igreja de São Francisco da Prainha; Polícia Federal (nova sede); Garagem subterrânea; A Noite (edifício a ser recuperado).

Embora em cada canto da Zona Portuária os moradores tenham realidades distintas, um ponto os unifica: da Praça Mauá até o Caju, todos estão na tentativa de entender o que é, de fato, o Porto Maravilha. E, um local chama à atenção de forma especial – o Morro da Conceição. De enorme importância histórica, a localidade remete à origem da ocupação do Rio de Janeiro no Século XVI e, como o Morro de São Bento manteve-se de pé após a derrubada dos morros do Castelo e de Santo Antônio, respectivamente em 1921 e 1958.

Parte da discussão nesse trabalho salienta a questão patrimonial e, desta forma, não há como prescindir de abordar o Morro da Conceição, patrimônio local. Moradores relatam temer<sup>12</sup> o “progresso” e a invasão que o Morro sofrerá a partir das obras de intervenção urbanística.

### **CIDADES: LOCAIS DE *EXCITAÇÃO TURÍSTICA***

As cidades são espaços privilegiados quanto à concentração de atrações, serviços, simbolismos e produções culturais. O papel que assumem na etapa pós-industrial e da globalização econômica, tem possibilitado um deslanchar de estruturas, equipamentos, serviços e a revitalização de áreas pouco utilizadas para a atividade turística, mas com grande expressividade na formação turística dos lugares. O turismo urbano permite rentabilizar social e economicamente investimentos, pois cada cidade é singular, oferece um espetáculo diferenciado, centraliza uma série de possibilidades, criando um grande poder de sedução, sendo consideradas locais de “excitação turística”. O uso da cidade como espaço de integração de produtos turísticos responde, portanto, ao crescente interesse pelas questões culturais e patrimoniais, assim como por práticas de usos diferenciados dos setores espaciais.

---

<sup>12</sup> Dados pontuados na Revista “O Globo”: Ano 5; Nº 299; 18 de Abril de 2010. Reportagem “À beira do cais”: As várias faces da Zona Portuária e a expectativa dos moradores diante do projeto de revitalização.

É possível avaliar os movimentos turísticos urbanos considerando-se os segmentos cultural, recreativo e de negócios. Em qualquer caso, sempre é viável haver um maior incremento da oferta e da demanda, bastando para tanto um maior conhecimento da cidade, através de estudos de suas subjetividades e especificidades e posterior elaboração de planos de desenvolvimento e ordenação, sem perder de vista a prática de avaliação constante sobre o processo de planejamento. O planejamento urbano até pouco tempo se limitou às questões técnicas, índices, mapas, gráficos, produção de planos diretores e reestruturação dos espaços. Contudo, a cidade não deixará de ser humana e, são os próprios ciclos da vida que a tornam dinâmica, num eterno reciclar. Ao se estudar a cidade de longe, sem acompanhar sua dinâmica – os ciclos de vida de cada grupo – seus referenciais se perdem e as soluções apontadas correm o risco de ficarem distantes das aspirações da população local.

Para alguns autores, ao se propor a preservação de determinada área em seus patrimônios cultural e ambiental, a metáfora encontrada é a do “imobilismo”. A partir deste ponto de vista todo o processo de renovação, desenvolvimento, crescimento e transformação são considerados como descaracterizadores. Desenvolvimento e preservação são vistos como irreconciliáveis, visto que o termo preservação é posto em oposição à idéia de desenvolvimento, mudança ou progresso. Em verdade, este enfoque distorce ambos os conceitos. Tal visão “imobilista” normalmente trata o paradigma da preservação de forma isolada. A preservação acaba sendo vista com importância quando relacionada aos edifícios de valores histórico e arquitetônico ou aos nichos ecológicos, pondo de lado os aspectos sociais, bem como os ligados ao modo de vida e às tradições culturais locais.

Outros autores, no entanto (DIAS, 2001) constroem uma análise mais dinâmica sobre o binômio desenvolvimento-preservação, observando os universos simbólicos das comunidades locais como processos sociais que sofrem modificações e adaptações ao longo do tempo (DIAS, 2001, p.13). Dessa forma, tal perspectiva embora não se furte em refletir sobre os possíveis impactos negativos provocados na interação social do visitante com a comunidade receptora, observa que eles poderão ser amenizados através de um planejamento participativo onde os atores sociais “estabelecerão os limites daquilo que pode ser mudado, reinterpretado ou incorporado” (Idem, p.19). O reconhecimento da identidade cultural significa um passo à

frente rumo ao desenvolvimento, fator determinante à independência cultural em sua mais ampla acepção, na qual se inserem também aspectos econômicos e políticos.

Considerando como premissa que cada pedaço da cidade se constitui em uma unidade específica com características próprias, surge a necessidade de pensar cada pedaço dentro de suas próprias limitações, descobrir e reconhecer suas potencialidades, o modo de viver de seus habitantes, sem, no entanto, desconsiderar a cidade como um todo. Pode-se afirmar que há várias cidades inseridas na cidade e, o reconhecimento de suas diversas faces, deve ter como pressuposto o respeito à qualidade do meio ambiente e aos valores históricos e culturais, que fornecem individualidade a cada comunidade.

Qualquer parte do ambiente urbano possui significados muito mais representativos do que seus respectivos valores materiais. Tais significados e representações simbolizam a relação entre o lugar e seus habitantes. O que conta em uma cidade não é, somente, sua forma exterior, mas, especialmente, os acontecimentos e significados ali consolidados. A perda desses elementos, na maioria das vezes impossíveis de serem recriados, leva ao desaparecimento dos referenciais e, faz com que o cidadão não mais encontre seu lugar na cidade e, não mais reconheça o seu meio ambiente. O receio quanto à perda desses elementos é o que leva à preocupação de como conviver com as transformações oriundas do rápido crescimento.

A necessidade de conservar os elementos que tornam as cidades mais “humanas” faz com que a preservação assuma um significado mais amplo. Ela garante a permanência do “caráter” das áreas e, contribui para a compreensão do conjunto de elementos que as caracterizam e, de suas tradições, enfim do que ali ocorre, ocorreu ou ocorrerá. A cidade é inegavelmente marcada pela presença do homem. Enquanto constrói, ele adapta os seus velhos padrões às suas novas atitudes, projetando no futuro experiências passadas. A cidade, local destas transformações, precisa manter, assim como o homem, a sua identidade. À distância, ela é somente um mapa, mas à medida que há uma aproximação, é possível observá-la cada vez mais de perto e ver que tudo se transforma. Ao olhar a cidade, percebe-se que cada lugar está cheio de particularidades. É fundamental, no entanto, que as transformações que aconteçam na cidade, não se dêem de forma aleatória e, que a renovação

não signifique a destruição do que é vital à construção da identidade da área. Através da identificação dos valores culturais de cada lugar e da troca entre as comunidades, dá-se o encontro do planejador com a “marca” de cada cidade, propiciando realizar propostas de desenvolvimento mais adequadas, incluindo as relativas à atividade turística.

É possível avaliar os movimentos turísticos urbanos, considerando os segmentos de turismo urbano cultural, turismo urbano recreativo e turismo urbano de negócios. Em qualquer caso, a melhor formatação quanto à oferta se dá a partir da melhor compreensão acerca das potencialidades existentes na cidade e, a elaboração de planos em consonância com a expectativa da sociedade civil. Sob este ponto de vista da teoria do turismo, cabe pensar a cidade como atração, um local com níveis variados de excitação ofertada, num tempo determinado e a custos diversos. A semiótica do ambiente urbano mostra que a cidade deve ser vista como uma fala a ser interpretada pelo visitante, sendo uma obra de arte viva.

[...] nas cidades, o olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso e, enquanto você acredita estar visitando Tâmará, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes. (CALVINO, 2003, p. 18).

A atividade turística propõe uma aproximação cuidadosa entre povos de culturas diferentes. E, embora as imagens da cidade sejam construídas individualmente, há uma imagem pública que consolida estes destinos urbanos. Esta em geral, é consagrada e, por isso, vista como produto de consumo, consolidando a cidade como turística. Observa-se assim que as cidades desejam vender a experiência da interação entre o visitante e a sua originalidade específica, ou o patrimônio propriamente dito. O fenômeno turístico por ser relativamente frenético, é em essência, fortemente visual. Vasculha-se o assentamento para inferir o significado da localidade e sua originalidade e, assim, o primeiro choque cultural é urbanístico. “A cidade é o lugar do olhar”. (WAINBERG, 1999, p. 19). Gastal (1999, p. 17) afirma que todo turismo é cultural, pois autoriza a exploração do patrimônio, mesmo apresentando um efeito, às vezes, devastador. O turismo cultural administra tais patrimônios e os oferece ao público. Tecer reflexões acerca do usufruto de patrimônios constitui-se em tema

central de autores que pensam sobre a experiência turística. Wainberg (1999, p. 17) cita que a herança é possessão, é o produto do presente, desenvolvido em resposta às necessidades da demanda. Neste sentido, o presente seleciona um patrimônio herdado, para o uso corrente e, decide o que deve ser legado ao futuro. Predomina a idéia de que o desfrute turístico deve ser embalado em diversas vias, a partir das necessidades dos observadores e das comunidades receptoras. Sendo assim, os inventários de recursos turísticos são elaborações e construções dos recursos ambientais e culturais disponibilizados para atender às necessidades correntes e circunstanciais.

Em suma, as “cidades turísticas” têm um poder de imantação que se propaga de forma, às vezes, incontrolável. Este poder aumenta à medida que a cidade for constituída por elementos que provoquem nos visitantes maior desejo de conhecê-la. Generalizando, a atração é o cerne da diferença, estimulando a visitação.

## **O URBANO COMO MERCADORIA**

É preciso refletir acerca da conquista do espaço apropriado como mercadoria. O urbano é uma das construções mais significativas do processo de acumulação de capital no Brasil. Deste modo, pode-se considerar que a reconstrução histórica do urbano tem uma potencialidade histórica notável no exame do mundo da mercadoria e da acumulação capitalista. Uma das contribuições que esse trabalho se propõe é referente ao processo de realização da propriedade privada capitalista na cidade, que atinge, inevitavelmente, o modo de vida da população.

Efetivamente, grande parte das iniciativas privadas voltadas às atividades urbanizadoras esteve em mãos de empresários que exerceram, em cenários diferentes, um papel bem mais complexo do que o de simples acionistas das empresas sob interesses particulares. É uma complexa teia de relações consolidadas.

O debate aqui apresentado permite dar luz à reflexão da circunstância histórica atual, onde tem emergência a cidade-mercadoria, a cidade vendida como produto no mercado mundial. Para a potencialização desta venda, uma combinação de transformações materiais e representações, reunidas em imagens-síntese, são acionadas como atributos mercadológicos



do produto-cidade, construído por meio de um instrumento que ganha centralidade nas políticas urbanas: o *city marketing*.

A urgência da cidade-mercadoria sinaliza um novo patamar no processo de mercantilização do espaço, produto do desenvolvimento do mundo da mercadoria, do processo de globalização e da realização do capitalismo em sua fase atual.

É preciso investigar: Vive-se ou não em um mundo de mercadorias? Viver hoje (Século XXI) no mundo urbano é viver simultaneamente no mundo das mercadorias, pois o urbano torna-se a matéria fundamental para as formas de reprodução do capital. Ou seja, o conteúdo do urbano é o do processo de valorização e acumulação capitalista. Viver na cidade moderna e, mormente em centros históricos que passam por processos de revitalização, é participar em larga medida como espectador – seja como consumidor, trabalhador ou funcionário – desse mundo propenso às duras leis da valorização do dinheiro.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Observando-se as transformações nas políticas públicas que incidem sobre o patrimônio edificado da área central do Rio de Janeiro, verifica-se que no desdobramento das ações que visam à sua proteção legal surgem programas e projetos que aportam recursos e resultam em grandes intervenções urbanas que, baseadas na noção de revitalização urbana, implicam a valorização das áreas de valor patrimonial do centro urbano da cidade.

Nota-se que aumentou a relevância do patrimônio cultural edificado para o crescimento econômico metropolitano, não só porque existe um conjunto de atividades que dependem da agregação de valor cultural à qualidade de bens e serviços, mas também porque, de forma geral, o patrimônio cultural constitui um repertório de referências culturais que dinamiza e (re)alimenta a produção cultural contemporânea.

Assim, as áreas urbanas de valor patrimonial localizadas nos centros urbanos ou em áreas próximas a eles estão no foco das políticas públicas de reestruturação da metrópole, como um fator de atração para os de atividades produtivas e, por consequência, um fator de dinamização dos mercados turístico e imobiliário.

A *solução* para a recuperação de áreas urbanas de valor patrimonial está se associando aos grandes projetos de intervenção em áreas urbanas, que, fundados na noção de revitalização, induzem a rupturas que provocam uma reestruturação do uso do solo e que potencialmente podem instaurar ou induzir processos de *gentrification*.

Projetos e programas fundados a partir da noção de revitalização urbana têm ocorrido em várias cidades mundo afora, apresentando sempre como exemplo de destaque Barcelona e seu legado dos Jogos Olímpicos de 1992. Na América Latina, há o caso de Porto Madero, em Buenos Aires, dentre outros, sem deixar de mencionar Salvador e a intervenção no Pelourinho – em uma área de relevante valor patrimonial – que implicou a remoção de um contingente significativo de moradores.

Esse tipo de intervenção atropela as condições culturais e sociais específicas de cada formação socioterritorial, provocando desta forma, o risco de desarticulação do próprio patrimônio como repertório simbólico que conferiu valor ao local, visto que supervaloriza o seu potencial como elemento de projeção do ambiente urbano no imaginário sociocultural, pondo à margem a sua condição de portador de referências, a memória social e a identidade.

Ademais, as áreas históricas apresentam um forte apelo aos sentimentos de pertencimento a uma coletividade, pelo que fortalecem e estruturam a construção da identidade social. Na medida em que a noção de revitalização urbana fundamenta diagnósticos urbanísticos que confundem pobreza urbana com ausência de vitalidade, os processos de *gentrification* conduzem à desarticulação do tecido social que habita essas áreas, aumentando sobremaneira o risco de comprometimento da (já) combalida sociabilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro.

Entretanto, no caso específico do Porto Maravilha, dificilmente se poderia pensar em submeter uma área tão vasta a um processo de *gentrification*, sem antes desenvolver um processo de equalização e aumento das rendas na cidade. A enorme mancha que circunda a área central não é homogênea quanto à integridade dos conjuntos de valor patrimonial que abarca. Naturalmente, um processo de intervenção deve se desenvolver com ênfase diferenciada, considerando a vasta gama de atores sociais heterogêneos envolvidos e afetados pela dinâmica imposta. Todavia, a tentativa de produzir espaços de alta renda em

determinados pontos-chave do tecido urbano, certamente irá esbarrar em deficiências e gargalos (às vezes sem a possibilidade de mitigação).

Desta forma, o equacionamento da boa conservação de áreas urbanas centrais e patrimoniais, sem prejuízo da realização do potencial econômico associado ao patrimônio, poderá se dar, com certa facilidade, a partir das possibilidades abertas por mecanismos públicos mediadores de transferência de renda para os moradores dessas áreas (turismo de base local, por exemplo – onde a população idealiza, implanta e gere as atividades relacionadas ao setor), uma transferência que se justifique na proporção em que a cidade se beneficie deles.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAMO, Pedro. **Mercado e ordem urbana: do caos à teoria da localização residencial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 2001. 224 p. ISBN 85-286-0819-0.
- ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.
- BANDUCCI JR., Álvaro; BARRETO, Margarita. (Org.). **Turismo e Identidade Local: Uma visão antropológica**. São Paulo: Papirus, 2001. 209 p. ISBN 85-308-0633-6.
- BRASIL. **Estatuto das Cidades**. Brasília, 2003. 23 p.
- CANCLINI, Nestor García. O Patrimônio Cultural e a Construção imaginária do Nacional. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro, n. 23, 1994. p. 95-114.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. MAINARDI, Diogo. (Trad.). 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 150 p. ISBN 85-7164-149-8.
- CARDOSO, Adauto. **Planejamento e Gestão de Cidades**. Material de aula: Mestrado em Engenharia Urbana. POLI/PEU, 2010.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. CAETANO, Arlene. (Trad.). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 590 p. ISBN 85-219-0327-8.
- CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio). **Porto Maravilha**. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio, 2010.
- DEL RIO, Vicente. **Desenho urbano e revitalização da área portuária do Rio de Janeiro**. São Paulo: FAU/USP, 1991.
- DIAS, Reinaldo. Turismo, identidade e folclore. In: **Revista Turismo e Desenvolvimento**”. v. 1, n. 1, 2001. p. 11-20.
- \_\_\_\_\_. **Planejamento do Turismo: Política e Desenvolvimento do Turismo no Brasil**. São Paulo: Atlas, 2003. 226 p. ISBN 85-224-3595-2.
- GASTAL, Suzana. O produto Cidade. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos; GASTAL, Suzana. (Org.). **Turismo urbano: Cidades, sites de excitação turística**. Porto Alegre: Dos Autores Editora, 1999. p. 34-44.

GESTÃO DO USO DO SOLO E DISFUNÇÕES DO CRESCIMENTO URBANO. **Instrumentos de planejamento e gestão urbana:** Brasília e Rio de Janeiro. IPEA; USP; UnB; UFRJ. Brasília: IPEA, 2001. v. 3; 254 p. 254 p. ISBN 85-86170-29-1.

HARVEY, David. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. In: **Temas Urbanos e Regionais.** Espaço e Debates. nº 6. Ano II. São Paulo, 1982.

LAGO, Luciana. **Desigualdades e segregação na metrópole:** o Rio de Janeiro em tempo de crise. Rio de Janeiro: Revan, 2000. 240 p. ISBN 85-7106-195-5.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** FRIAS, Rubens Eduardo. (Trad.). São Paulo: Centauro, 2001. 144 p. ISBN 978-85-88208-97-1.

LYNCH, Kevin. *La buena forma de la ciudad.* Barcelona: Editorial Gustavo gili. 1981. 100 p.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana.** ABREU, Estela dos Santos. (Trad.). 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 357 p. ISBN 85-336-0584-6.

\_\_\_\_\_. Os desafios da revolução informacional no limiar do terceiro milênio. In: OLIVEIRA, F. A. (Org.). **Globalização, regionalização e nacionalismo.** São Paulo: Ed. Unesp, 1999.

MESENTIER, Leonardo M. de. **A renovação preservadora:** um estudo sobre a gênese de um modo de urbanização no Centro do Rio de Janeiro, entre 1967 e 1987. UFRJ: IPPUR, Rio de Janeiro, 1992.

PICCINATO, Giorgio. El problema del Centro Historico. In: CIARDINI, F. **Los centros historicos.** Barcelona, 1983.

PORTAS, Nuno. **Notas sobre a intervenção na cidade existente.** Porto, 1985.

REVISTA O GLOBO. **À beira do cais.** Ano 5. Nº 299. Abril 2010.

ROSSI, Gabriella. **Urbanismo Sustentável.** Material de aula: Mestrado em Engenharia Urbana. POLI/PEU, 2010.

SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 3 ed. 136 p. ISBN 978-85-314-1158-8.

SIMÕES JR., José Geraldo. **Revitalização de Centros Urbanos.** São Paulo: Pólis, 1994. 74 p.

TOPALOV, Christian. Da questão social aos problemas urbanos: os reformadores e a população das metrópoles em princípios do século XX. In: **Cidade, Povo e Nação: Gênese do**

Urbanismo Moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 23-51. ISBN 85-200-0396-6.

VILLAÇA, Flávio. A segregação urbana. In: **Espaço intra-urbano no Brasil**. Studio Nobel. Fapesp. 2 ed.

\_\_\_\_\_. **Sistematização crítica da obra escrita sobre espaço urbano**. São Paulo: FAU/USP, 1989.

WAINBERG, Jacques A. Cidades como sites de excitação turística. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos; GASTAL, Suzana. (Org.). **Turismo urbano: cidades, sites de excitação turística**. Porto Alegre: Dos Autores Editora, 1999. p. 9-21. CDU 910: 379.85.