



Cultura e turismo como recurso na formatação de ambiências urbanas:

o caso do Porto Maravilha

Bruno Gontyjo do Couto¹

.....
1 Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília (PPGSOL-UnB). E-mail: brunogcouto@gmail.com.

RESUMO

O presente artigo analisa o projeto de requalificação urbana Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, enquanto materialização de uma forma de pensar e governar as cidades que concebe a cultura e o turismo como recursos estratégicos de produção e consumo do espaço urbano, capazes de estimular o desenvolvimento econômico e social de toda uma região. Assim, o trabalho volta-se às intervenções adotadas na operação urbana entre 2009 e 2019, apontando a centralidade material e simbólica da cultura e do turismo no projeto. Por meio da formatação de megaestruturas voltadas para serviços e práticas de cultura e turismo ou da funcionalização de patrimônios arquitetônicos locais enquanto espaços de visitação, o projeto recorre aos dois setores, a todo instante, com vistas ao tão almejado propósito de desenvolvimento econômico, social e urbano.

Palavras-chave: *Porto Maravilha. Rio de Janeiro. Cultura. Turismo.*

ABSTRACT

This paper analyzes the urban requalification project “Porto Maravilha”, in Rio de Janeiro, as a materialization of a social and political mentality about cities that conceives culture and tourism as strategic resources for the production and consumption of urban space able to stimulate the economic and social development of an entire region. For such, the interventions adopted in the urban operation between 2009 and 2019 were described, revealing the material and symbolic centrality of culture and tourism in the project. By constructing mega-structures designed for cultural and tourism services and practices or by the functionalization of local architectural heritage, the project uses both sectors to reach the purpose of economic, social and urban development.

Keywords: *Porto Maravilha. Rio de Janeiro. Culture. Tourism.*

O PORTO MARAVILHA E AS OLÍMPIADAS COMO VETORES DE PLANEJAMENTO URBANO

Entre 2009 e 2016, a gestão do prefeito Eduardo Paes consagrou o conjunto de intervenções urbanas necessário à preparação da cidade para os megaeventos esportivos (Jogos Olímpicos de 2016 e Copa do Mundo de Futebol de 2014), bem como à renovação urbana da zona portuária, como o eixo norteador (seja do ponto de vista administrativo, seja simbólico) de todo o planejamento urbano do Rio de Janeiro naquele período. Do ponto de vista simbólico, a visão de cidade construída nesse período foi sistematicamente associada à crença de que o município, o estado e o país viveriam uma fase de prosperidade econômica e centralidade político-cultural nos próximos anos. Dentro dessa narrativa, o desenvolvimento da indústria petrolífera, a realização de grandes obras de infraestrutura, combinados à realização de megaeventos como a Copa do Mundo de Futebol e os Jogos Olímpicos e o respectivo crescimento das atividades turísticas e culturais, seriam evidências concretas do novo momento de protagonismo do Rio de Janeiro enquanto cidade global e do Brasil como país em franco desenvolvimento.

Do ponto de vista político-administrativo, não há dúvidas de que o amplo programa de obras e adaptações que precisava ser implementado nas áreas de infraestrutura, transportes e meio-ambiente – indo desde a construção de novos equipamentos esportivos e novas infraestruturas viárias à despoluição da Baía de Guanabara – para que a cidade alcançasse os parâmetros estipulados pelo Comitê Olímpico funcionou como a locomotiva do projeto executado por Paes com apoio do estado e do executivo federal. Nesse sentido, a missão de atingir as metas previstas antes dos Jogos e entregá-las enquanto um grande legado urbano para a cidade protagonizou a agenda de governo de 2009 a 2016.

Por outro lado, quase sempre divulgado como um dos principais legados dos Jogos, o plano de renovação da zona portuária também esteve no topo das prioridades da gestão Paes. No próprio documento de candidatura aos Jogos, argumenta-se que um legado significativo já estava sendo entregue à cidade, incluindo a “transformação da zona portuária em um grande bairro residencial, de entretenimento e turismo, que renovará o elo entre o porto e o coração da cidade” (BRASIL, 2009, p. 22). Nas palavras do prefeito Eduardo Paes:

O principal legado é a melhoria da infraestrutura urbana. A região portuária vivia um longo processo de degradação que começava a atingir outras regiões do Centro Histórico, onde a cidade começou a se desenvolver. Por isso, essa recuperação é tão importante. A revitalização significa o reencontro do Rio com sua história. Com o Porto Maravilha, uma área de cinco milhões de metros quadrados, recebe nova infraestrutura, com limpeza, saneamento, iluminação e uma nova lógica de mobilidade. Sem a Perimetral, que separava a cidade do mar, surgirá uma nova área de convivência. Com os museus, [...], novos equipamentos culturais, bares, restaurantes e empresas se instalando, a região voltou a ser uma ótima opção de moradia. (O FUTURO..., 2015)

O Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2009–2012, por sua vez, justifica que a região portuária da cidade encontrava-se em estado de grande degradação, de modo que o Estado e a iniciativa privada deveriam unir esforços, a exemplo do que foi feito em outras cidades do mundo, em prol da “completa revitalização (econômica, social, ambiental e cultural) da região” por meio da “criação de espaços de arte, cultura, entretenimento, educação e habitação” (RIO DE JANEIRO, 2009a, p. 92).

Logo que assumiu a prefeitura em janeiro de 2009, Eduardo Paes solicitou aos quadros da Secretaria Municipal de Urbanismo e à sua equipe de assessoria que elaborassem os projetos de lei que viriam a dar vida ao projeto Porto Maravilha (SARUE, 2015). Ainda no primeiro ano de governo de Paes, no dia 23 de novembro de 2009, foi promulgada a Lei Complementar n° 101, que instituiu a “Operação Urbana Consorciada – OUC da região do Porto do Rio de Janeiro” em uma nova área de especial interesse urbanístico (RIO DE JANEIRO, 2009b).

Em linhas gerais, a legislação prevê uma extensa operação de revitalização e reestruturação de vias, espaços públicos e edifícios dentro de uma área de cinco milhões de m², com o objetivo final de modernizar e requalificar a região portuária para, então, reintegrá-la à dinâmica econômica, social e cultural da cidade. A operação é concebida, e posteriormente executada, em torno de quatro eixos de intervenção: (1) reurbanização das vias e espaços públicos; (2) construção e readequação de equipamentos culturais e fomento das indústrias criativas; (3) aprimoramento da infraestrutura de circulação e do transporte público; (4) estímulo ao uso residencial e comercial da área (CDURP, 2018).

Complementarmente, a Lei n° 101 também previa como objetivos da operação urbana: (1) a recuperação de imóveis com importância para proteção do patrimônio histórico-cultural da região e a sua restauração e reconversão para usos compatíveis (a lei determina que parte dos recursos obtidos pela operação sejam aplicados nesse

sentido); (2) “a criação de circuito histórico-cultural, contemplando a devida identificação dos patrimônios material e imaterial, passado e presente, e capacitação técnica na área de turismo e hotelaria, visando promover o circuito” (RIO DE JANEIRO, 2009b); (3) a criação de equipamentos públicos, áreas de lazer e meios de circulação para pedestres e ciclistas, bem como espaços multidisciplinares para atividades de grupos culturais e atendimento de demandas de cidadania; (4) o atendimento econômico e social da população afetada por meio de um programa específico (RIO DE JANEIRO, 2009b).

A primeira fase do projeto Porto Maravilha foi financiada pela própria prefeitura com apoio do Ministério do Turismo, no valor de R\$ 350 milhões, contemplando a reformulação urbanística da Praça e do Píer Mauá, do Morro da Conceição e do bairro da Saúde, com investimentos em iluminação pública, pavimentação, calçamento e arborização, além de drenagem, esgoto, abastecimento de água, energia, telefonia e gás (COMEÇOU..., 2010, p. 3). As fases subsequentes vêm sendo executadas pela Concessionária Porto Novo SA (grupo formado pelas empresas Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia), com prestação de obras e serviços prevista para os primeiros quinze anos da operação e financiada por meio de um fundo imobiliário criado com a venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) por parte da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP).

Além de ser responsável pela prestação de serviços urbanos básicos na região (coleta de lixo, iluminação, esgoto, mobiliário urbano etc.), a Concessionária Porto Novo, ao longo dos últimos 10 anos, executou grandes obras de infraestrutura na região, como a implantação da Avenida Binário e da Via Expressa, a construção dos túneis Rio 450 e Prefeito Marcello Alencar, a demolição da Avenida Perimetral e a implantação das linhas do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Também foi realizada a renovação de todo mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos,

painéis informativos, cabines de acesso à internet, bancos de praças etc. (CDURP, 2018).

Do ponto de vista da infraestrutura turística, a operação urbana contemplou uma série de outras obras. Da parte da Concessionária Porto Novo, foram realizadas a construção do Museu do Amanhã e a implantação do novo passeio público à beira-mar, batizado como “Orla do Conde”. Já a prefeitura e a CDURP financiaram com seus próprios recursos a reforma dos edifícios Príncipe Dom João VI e Hospital da Polícia Civil para a criação do Museu de Arte do Rio (MAR). Por meio do programa Porto Maravilha Cultural, que destina parte dos lucros obtidos com as vendas dos CEPACs para as obras de restauro do patrimônio local, a CDURP também financiou a recuperação da Igreja São Francisco da Prainha, do Galpão Gamboa, do Centro Cultural José Bonifácio, dentre muitos outros.

Por sua vez, a iniciativa privada também desenvolveu projetos importantes no âmbito do Porto Maravilha. Nos últimos anos, foram construídas várias torres de escritórios, como os edifícios Porto Atlântico (Figura 2), Subsea, ACQWA Corporate, Vista Guanabara, sede da L’Oréal Brasil, Porto Brasilis etc. No que diz respeito aos setores da cultura e do entretenimento-turismo, destacam-se o Píer Mauá, consórcio que restaurou e agora administra os primeiros armazéns adaptados como espaços de eventos, o Hotel Intercity, o edifício de coworking voltado para economia criativa, o Rua City Lab etc.

Ao caminhar pelas ruas da área de especial interesse urbanístico implementada pelo projeto, fica muito evidente que o tecido urbano da área e as dinâmicas espaciais locais foram completamente transformadas. Os novos arranha-céus, os museus, os diferentes edifícios restaurados deixam claro que algo está acontecendo ali. Obviamente, na visão do então prefeito Eduardo Paes, o projeto era um sucesso. O que não fica tão claro é o quanto essas transformações favoreceram a vida dos antigos moradores da região. Não se observa uma dinâmica muito extensa de abertura de pequenos negócios e de geração de empregos que realmente afete a sua realidade.

Figura 1 – Praça Mauá revitalizada



Fonte: Elaboração própria (2019).

Figura 2 – Complexo corporativo Porto Atlântico



Fonte: Elaboração própria (2019).

O LUGAR CENTRAL DA CULTURA NO PORTO MARAVILHA

Ainda que o projeto Porto Maravilha seja uma extensa operação imobiliária e urbanística, percorrendo uma área que se estende por pelo menos quatro bairros diferentes e envolvendo ações nas áreas de infraestrutura, transportes e serviços urbanos, sempre esteve evidente que a alma do projeto residia na reinvenção de parte do espaço urbano local com a implantação de uma complexa estrutura de cultura e entretenimento-turismo. Seja do ponto de vista dos investimentos e esforços perpetrados pela prefeitura, seja da publicidade feita, houve uma clara priorização das obras e iniciativas que transformariam a região no novo centro turístico e cultural da cidade, com diversas atrações na área das artes, da cultura popular e erudita, do entretenimento e turismo. **Não por acaso a “âncora”** ou o polo irradiador de desenvolvimento do projeto consistiu na reestruturação da Praça e do Píer Mauá com a construção do Museu do Amanhã e a reconversão do Palacete Dom João VI e do antigo Hospital da Polícia Civil no Museu de Arte do Rio (MAR). Além disso, o projeto também alocou recursos para um conjunto de iniciativas de preservação e readequação do patrimônio local, com o restauro de parte dos armazéns do Píer Mauá, dos Galpões da Gamboa, do Centro Cultural José Bonifácio e da Igreja de São Francisco da Prainha. Entre museus, centros culturais, edifícios e sítios históricos, aquário, biblioteca e teatro, são mais de 27 atrações que compõem o mapa cultural do Porto Maravilha, boa parte delas interconectada pela Orla do Conde, o novo passeio público da região com uma nova frente marítima.

A curiosa mistura de arquitetura histórica e moderna, prédios antigos e espigões, novos museus que convivem com feiras alternativas, festivais, arte, experiências gastronômicas, teatro, música, festas disputadas, agenda de tirar o fôlego e até tubarões. O Porto Maravilha se tornou polo de atividades turísticas e culturais. Apesar de sua conhecida vocação criativa, a região ainda era desconhecida pela

maioria. Durante os Jogos Olímpicos, teve até esquema especial para o “tráfego de pessoas” [...]. O sucesso de público reforça o dom cultural da região abraçada pelos cariocas após as obras de revitalização. (REVOLUÇÃO..., 2016, p. 6)

Ao fim e ao cabo, combinando ações de ampliação e modernização de equipamentos culturais, iniciativas de restauração e adequação do patrimônio material local, estratégias de fomento à instalação de restaurantes, hotéis e comércio varejista, tudo isso integrado por uma nova infraestrutura de transporte, o projeto Porto Maravilha procurou reconfigurar e transformar a zona portuária do Rio no novo grande centro de cultura e entretenimento–turismo da cidade e do país.

O presente artigo levanta como argumento justamente a constatação de que o Porto Maravilha é a materialização viva de uma forma de pensar a cidade que há muito vinha cativando corações e mentes nos espaços de poder do Rio de Janeiro, tendo sido sistematicamente incorporada à razão de Estado ao longo de diferentes mandatos (César Maia, 1993–1996, 2001–2008; Luís Paulo Conde, 1997–2000; Eduardo Paes, 2009–2016) que a posicionaram no centro da agenda político–administrativa e da narrativa política. Uma forma de pensar que concebe a cultura e o turismo enquanto peças estratégicas de um projeto de produção e consumo do espaço urbano, que, por sua vez, atuaria como um importante ativo em prol do desenvolvimento socioeconômico da cidade e do estado (FARIAS, 2011; YÚDICE, 2013). Desse modo, quando efetivada, essa forma de pensar/governar a cidade desloca a cultura e o entretenimento–turismo para o centro do projeto de reestruturação e modernização da zona portuária, pois para ela era claro e transparente que por meio dos dois setores seria possível estimular o crescimento econômico da região, criar empregos, gerar receitas, produzindo um círculo virtuoso que daria fim aos problemas de degradação urbana e abandono social.

Infelizmente parece claro como a maior parte dos investimentos, tanto públicos como privados, tem o objetivo de fortalecer quase que exclusivamente um específico setor da economia urbana. Trata-se principalmente das áreas relativas à produção de serviços e tecnologias que estão na base da economia criativa, voltadas à atração no mercado local de empresas multinacionais ou parcerias internacionais fundamentais para a inserção da cidade num circuito econômico global. (BUROCCO, 2017, p. 410)

E assim foi feito. Como ponto de partida, a prefeitura investiu cerca de R\$ 80 milhões na restauração e adaptação do Edifício Príncipe Dom João VI e do antigo Hospital da Polícia Civil para que ali funcionassem, respectivamente, um moderno pavilhão de exposições artísticas com quatro pavimentos e uma escola de artes em que seriam oferecidos cursos, workshops e mostras tanto para a comunidade local quanto para os estudantes da rede pública municipal. O Museu de Arte do Rio (Figura 3) foi inaugurado no dia 1º de março de 2013, data do aniversário de 448 anos da cidade do Rio de Janeiro. Com uma média de mais de trezentas mil visitas ao ano e um *design* arquitetônico que caiu nas graças da publicidade oficial e da mídia, o MAR consagrou-se rapidamente como um sucesso turístico e como uma das principais imagens-marca da nova zona portuária:

No entorno do MAR, bares e restaurantes sentem o resultado do aumento do público, estendem o horário de funcionamento e incrementam seus pratos. Espaço de cultura que valoriza a riqueza arquitetônica da Zona Portuária, o MAR é muito mais que um museu convencional: inserido no processo de revitalização da região, sempre dialoga com a população que vive na área. [...]. Festejar o primeiro aniversário do MAR é festejar o reencontro do Rio de Janeiro com uma região histórica degradada há décadas que representa a própria alma da nossa cidade. Parabéns ao Rio, ao Museu de Arte do Rio e aos cariocas

que redescobrem o Centro e a arte no Rio. (PAES, 2014, p. 2)

Entretanto, quando o MAR foi inaugurado, a verdadeira atração do novo porto ainda estava em construção, o projeto-âncora que apontaria, da ponta do Píer Mauá, para o futuro promissor da região e de toda a cidade do Rio de Janeiro. Após cinco anos de obras e um investimento de R\$ 213 milhões,² o edifício em forma de bromélia assinado pelo arquiteto-celebridade espanhol Santiago Calatrava³ foi inaugurado no dia 17 de dezembro de 2015 com uma grande celebração. Além da forma arrojada, o novo Museu do Amanhã (Figura 4) chamava a atenção por seu tamanho colossal, ocupando uma área de quinze mil m² e contando com cinco salões para a exposição permanente, auditório, loja, cafeteria, restaurante, espelhos d'água e 5.500 m² de jardins assinados pelo escritório Burle Marx. A exposição permanente também gerou grande publicidade ao museu por conta de seu caráter inusitado: experiências interativas e ambientes imersivos com alto grau de sofisticação tecnológica construídos a partir de uma narrativa científica sobre o futuro do planeta Terra e da humanidade. Com uma marca expressiva de 3,5 milhões de visitantes em três anos e meio de funcionamento, o Museu do Amanhã foi repetitivamente celebrado como o principal ícone da renovação da zona portuária, entrando para o seletorol de cartões postais da cidade do Rio.

O apelo estético do magnífico projeto do arquiteto Santiago Calatrava e a proposta criativa da concepção desse espaço capaz de atrair cariocas e turistas de todo o

-
- 2 A construção foi financiada com os fundos arrecadados a partir da venda dos CEPACS. Dessa forma, não onerou diretamente os cofres municipais. Ainda assim, a CDURP teve de investir R\$ 32 milhões para assinatura do contrato de gestão do museu com o Instituto de Desenvolvimento e Gestão, organização social sem fins lucrativos ligada à FRM.
 - 3 O arquiteto espanhol assina uma série de obras de renome internacional, muitas construídas em áreas que foram objeto de políticas de renovação urbana. As mais famosas são a Puente de la Mujer, no Puerto Madero de Buenos Aires, o Complexo Olímpico de Atenas e a Cidade das Artes e Ciências em Valência.

mundo descrevem o momento estimulante do Rio. É na região do Porto Maravilha, uma das mais interessantes desta cidade, que história, memória, beleza, ousadia, planejamento e um tremendo orgulho se encontram. (PAES, 2011, p. 2)

O grupo de megaequipamentos culturais implementado na região é completado pelo AquaRio (Figura 5), o maior aquário da América do Sul e centro de pesquisa da vida marinha, com cinco pavimentos, 28 tanques e capacidade para receber até oito mil animais. O moderno aquário, com custo de R\$ 100 milhões, financiado pela iniciativa privada, levou quase nove anos para ser instalado nas estruturas reformadas e adaptadas do frigorífico desativado da Cibrazem. Como o Museu do Amanhã, a atração se tornou um sucesso de público, tendo atingido a marca de três milhões de visitas em três anos de funcionamento.

Facilmente pode-se constatar de que o aquário e, sobretudo, os dois museus foram pensados e executados como parte de uma estratégia de planejamento urbano que Fernanda Sánchez descreveu como “espetacularização do espaço”. Nela, determinados equipamentos culturais e áreas de lazer são construídos ou reformados para que se constituam enquanto verdadeiros espetáculos cênicos, ambientes de simulação e estímulo estético que “hiper-realizam” o espaço urbano e transformam a cidade em palco de uma grande cena (SÁNCHEZ, 1993, p. 94). Nesse sentido, esses espaços são adaptados como cenários nos quais “tudo é objeto de consumo estético e contemplativo”, espetacularizando a experiência urbana e a própria cidade.⁴

Por fim, o trio de megaprojetos arquitetônicos foi estrategicamente integrado por meio da reestruturação e modernização de seis dos

-
- 4 O espetáculo cênico foi magistralmente enriquecido com os gigantescos painéis de grafite feitos nos muros dos prédios que ficam em frente ao passeio público da Orla do Conde (Figura 7). Recentemente mais um elemento importante passou a compor o espetáculo do porto: a maior roda gigante da América Latina, a Rio Star (Figura 5), com 88 metros de altura.

oito armazéns que ocupam a orla marítima da área (Figura 6). Com amplo espaço coberto e vista para a Baía de Guanabara, os armazéns de número 1 a 5 foram reformados e agora, administrados por uma concessionária privada, recebem os principais eventos turístico-culturais da cidade. Como demonstra a pesquisa de Joana Paradedda (2015), a agenda de eventos tanto dos armazéns como da Praça Mauá, promovida quase sempre com apoio da prefeitura, define os usos majoritariamente turístico-culturais da área e promove uma imagem atrativa para o público consumidor. Essa sistemática

é perceptível pela frequente divulgação de eventos musicais, desde as tradicionais rodas de samba e choro na Pedra do Sal a festivais de outros estilos musicais como o Festival do Porto, com bandas de jazz e blues, e também festivais literários, como o Fim de Semana do Livro no Porto. (PARADEDDA, 2015, p. 208)

Figura 3 – Museu do Amanhã



Fonte: Elaboração própria (2019)

Figura 4 – Museu de Arte do Rio (MAR)



Fonte: Elaboração própria (2019).

Figura 5 – Entrada do AquaRio, com nova roda gigante de 88 metros ao lado



Fonte: Elaboração própria (2019).

Figura 6 – Armazéns renovados do Píer Mauá



Fonte: Elaboração própria, 2019.

Figura 7 – Murais de grafite na Orla do Conde



Fonte: Elaboração própria (2019).

Por outro lado, a operação urbana do Porto Maravilha também soube acionar os recursos paisagísticos e histórico-culturais já existentes na região portuária em favor do seu propósito de modernização turística do espaço. É verdade que dada à longa história de alinhamento entre paisagem, cultura popular e turismo no Rio de Janeiro, não surpreende que a combinação desses mesmos elementos no porto tenha sido instrumentalizada em prol do fortalecimento da imagem-marca da região e da cidade, atuando como um instrumento alegórico que torna o local ainda mais atraente para visitação (FARIAS, 2011). Contudo a perspectiva perpetrada por essa forma de pensar/governar a cidade concebe as idiosincrasias locais antes de qualquer coisa como ativos, capazes de acionar toda uma cadeia turística, midiática e de entretenimento que, por sua vez, gerará inúmeros benefícios econômicos e sociais. Nesse sentido, paisagem, patrimônio e cultura não são apenas habilmente combinados com o objetivo de produzir uma singularidade e uma marca, mas também para que possam atuar enquanto capitais econômicos – inclusive, de inovação (MALTA, 2017; YÚDICE, 2013). Em suma, paisagens naturais e arquitetônicas como as do Morro da Conceição, narrativas históricas como a memória da população negra na região durante e após a escravidão, bem como manifestações culturais como as rodas de samba foram sistematicamente incorporadas – com muito atrito e negociação ao longo do processo – às estratégias de modernização turística da prefeitura.

A Região Portuária guarda muito da história do Rio de Janeiro. Uma caminhada por suas ruas é suficiente para confirmar a riqueza dos patrimônios material e imaterial. Obras de grandes arquitetos, trapiches redescobertos, representações da cultura afro-brasileira, palacetes, sobrados do início do século XX e galpões ferroviários são parte da diversidade que conta a história da cidade e do País. Preservada com a lei que cria a Área de Proteção do Ambiente Cultural dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (Apac Sagas), a região em que nasceu o samba tem

notória vocação cultural, com manifestações artísticas de todo tipo, marco da identidade desses bairros. (CDURP, 2015)

Esse processo se deu principalmente por meio do Porto Maravilha Cultural, programa previsto na própria lei de criação da operação urbana e que destina 3% dos recursos obtidos com a venda dos CEPACs para ações de “restauração de bens tombados, valorização do patrimônio local e fomento à atividade cultural” (RIO DE JANEIRO, 2009b). No âmbito do programa, foram financiados inúmeros projetos de restauração arquitetônica com o propósito de recuperar prédios históricos da região, como a Igreja São Francisco da Prainha, adequar centros públicos como o edifício José Bonifácio ou instalar comércios, galerias de arte e albergues em imóveis privados (Figura 8). Em reportagem especial sobre o programa, o jornal *O Globo* celebra a recuperação dos imóveis:

Foi um longo e tenebroso período de decadência. Alguns sucumbiram e viraram ruínas. Outros continuaram de pé a duras penas. Os casarões da Zona Portuária — seriam 1.500 — acompanharam por mais de meio século o declínio da região, e esse retrato é visível em ruas como Sacadura Cabral, Camerino e Senador Pompeu. Mas, com os ventos soprando a favor, parte dos sobrados volta a dar sinais de vida. Imóveis que, no passado, abrigaram armazéns, lojas, depósitos e outras atividades, começam a deixar o visual triste para trás. Os investimentos vão de hostels a galerias de arte. Na Praça Mauá em frente ao Museu de Arte do Rio (MAR), um edifício de 1930 com quatro andares está com a fachada tinindo. E as bandeirinhas de diferentes países dão a dica do que lá funcionará o Feijó Hostel, para 90 hóspedes (AUTRAN *et al.*, 2014).

Como dito, seja pela conversão de itens arquitetônicos e histórico-culturais locais em atrações da cadeia turística do novo porto, seja pela construção de grandes complexos de arte e entretenimento e

da formatação de cenários espetaculares, o que o Porto Maravilha procurou fazer, em última medida, foi refuncionalizar e diferenciar o espaço urbano da região portuária do Rio de Janeiro constituindo-o enquanto o novo centro de cultura e entretenimento-turismo do país, inclusive envelopando-o por meio de publicidade, pacotes e roteiros turísticos que o consagraram como o mais novo cartão postal da cidade (MALTA, 2017).

Quem imaginaria, há poucos anos, que a Região Portuária se tornaria um dos lugares mais vibrantes do Rio? Como um local estigmatizado pelo abandono e escuridão, fruto de décadas de degradação, viraria polo de lazer e cultura? Essa transformação só foi possível com planejamento, capacidade de gestão e criatividade. [...]. Ao mesmo tempo em que começava a renovação da infraestrutura urbana... a paisagem da região mudava. [...] Passo a passo, as melhorias apareceram: Museu de Arte do Rio, Via Binário do Porto, Praça Mauá remodelada, Museu do Amanhã, Via Expressa e Túnel Marcello Alencar, Orla do Conte, VLT, recuperação do patrimônio histórico e muito mais. (PAES, 2016, p. 3)

Que o Rio ferve no verão (no bom e no mau sentido), todo mundo sabe. Mas, em 2016, o novo ponto de ebulição da cidade é a Praça Mauá e arredores, uma área que reúne museus, restaurantes, boates, espetáculos, eventos carnavalescos... e o que mais se inventar a cada fim de semana. O mais novo point carioca se consolidou depois de uma espera de quatro anos pelas obras de revitalização do Porto Maravilha: o local foi (finalmente) reaberto ao público e está prontinho para viver seu primeiro verão. [...]. Agora, não faltam motivos para fotografar, caminhar, comer, dançar... enfim, aproveitar a boa nova: a praça é nossa (SPINOZA; LACERDA, 2016, p. 14).

Ora, mesmo que soe repetitivo, é preciso ressaltar mais uma vez: o Porto Maravilha nada mais é do que a materialização prática de uma forma de pensar/governar a cidade que, informada por uma visão de mundo neoliberal, delimita a cultura como um recurso a ser acionado em prol de um projeto de desenvolvimento socioeconômico (YÚDICE, 2013). Nesse sentido, ao longo dos dez anos dessa experiência urbana, a cultura tem sido o tempo todo acionada para dar vitalidade ao conjunto da operação urbana. Sem sombra de dúvidas, ela constitui a alavanca de Arquimedes do Porto Maravilha.

Figura 8 – Casarões restaurados por meio do Porto Maravilha Cultural



Fonte: Elaboração própria (2019).

A CONVENIÊNCIA DA CULTURA: A ECONOMIA CRIATIVA COMO SOLUÇÃO

Como mencionado, as práticas e os discursos que dão vida ao projeto Porto Maravilha estão profundamente enraizados no senso comum global que toma a economia da cultura e do entretenimento-turismo – da “criatividade” – como uma alternativa de desenvolvimento econômico, social e urbano, chegando a soar algumas como um verdadeiro discurso de pregação. Se você tem uma área da cidade ou da sociedade com problemas, a solução certamente poderá ser encontrada naqueles dois setores. Ao longo deste tópico, será demonstrado como essa perspectiva está integralmente reproduzida, seja nos discursos oficiais, seja nos programas paralelos (de caráter social) desenvolvidos no âmbito do projeto.

Criatividade foi elemento fundamental para tornar realidade a revitalização da Região Portuária, encarada por décadas como promessa que jamais sairia do papel. [...]. Antes degradada, a região começa a receber nova infraestrutura com facilidades de tecnologia e mobilidade, o que atrai justamente empreendedores que fazem da criatividade o seu negócio. Escritórios de arquitetura e design, startups, empresas de audiovisual e produtoras culturais escolheram fincar suas bases na Zona Portuária. Esse ambiente levou à formação de uma rede, o Distrito Criativo do Porto, que une todas essas iniciativas para desenvolver negócios em agenda integrada e eventos relacionados à economia criativa. (PAES, 2015, p. 2)

De fato, chama a atenção o modo recorrente como a publicidade e mesmo a cobertura midiática do projeto aciona essa compreensão. Nas matérias e entrevistas dos veículos oficiais e não oficiais do projeto, os números das indústrias criativas na economia da cidade e do estado são apresentados como prova da vocação histórica do Rio de Janeiro para esses setores. Em algumas oportunidades, são

apresentadas iniciativas de empreendedores cariocas que investiram no ramo e que, pelas mais diversas razões, estão hoje instalados nas imediações da zona portuária. Como consequência lógica, fala-se em um suposto “potencial para a criatividade” da região do porto e da cidade como um todo, algo que deveria ser estimulado por meio de políticas públicas como incentivos fiscais ou programas de capacitação (PORTO..., 2010, p. 3).

Fazer com que a região se torne um polo da indústria criativa é um objetivo traçado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), que trabalha em parceria com o Sebrae RJ para viabilizar a ideia.

Nesse mesmo contexto, além do programa de valorização e preservação do patrimônio, o Porto Maravilha Cultural, a lei nº 101, de 2009, também determina a criação de políticas voltadas ao “atendimento econômico e social da população diretamente afetada pela Operação” (RIO DE JANEIRO, 2009b). Uma das políticas implementadas foi um convênio com o SEBRAE-RJ com o intuito de “estimular o desenvolvimento de pequenos empreendedores na região” por meio da oferta de “programas de capacitação e consultorias, mutirões de formalização e disseminação de informações sobre oportunidades de negócios no território” (CDURP, 2011). Ao examinar os documentos e publicações do convênio, salta aos olhos a preponderância que é dada aos setores da chamada “economia criativa”, com destaque para a gastronomia e para o turismo.

Com a revitalização urbana, você deve ter percebido que um novo público começou a frequentar a Região Portuária. O local se tornou mais atrativo para visitantes, como o próprio carioca, e para turistas de todas as partes do mundo. Cruzeiristas já descem dos navios e aproveitam para conhecer o local. Quem trabalha, estuda ou mora na região também circula mais pelas ruas e encontra

motivos para explorar os atrativos e consumir nas redondezas. Aos poucos, empresas começam a se instalar nos novos e modernos empreendimentos imobiliários do Santo Cristo. No futuro, espera-se a chegada de edifícios residenciais. A expectativa é ter cada vez mais pessoas circulando na Região Portuária, com demandas de consumo turístico, corporativo e residencial. (SEBRAE, 2011, p. 24)

Ora, as práticas e discursos evocados no âmbito desse convênio com o Sebrae procuram disseminar, entre os moradores e comerciantes da região, a crença de que a dinâmica criada pelo Porto Maravilha no âmbito da cultura e do entretenimento-turismo oferece janelas de oportunidades como a criação de um comércio ou a conquista de um emprego. Não se trata de condenar os esforços do Sebrae e da CDURP no sentido de impactar positivamente essa realidade, mas de perceber como esse tipo de política molda projetos de vida e, conseqüentemente, a racionalidade e a afetividade dos indivíduos e grupos que procuram perseguí-los com maior ou menor sucesso.

Entenda o valor de uma boa experiência. A procura por experiências marcantes de consumo só cresce. Clientes valorizam e reconhecem quando há qualidade nos produtos, serviços e um atendimento cuidadoso. Turistas, em especial, querem vivenciar o chamado turismo de experiência, em que interagem com os costumes da região, por meio de boas vivências, envolvendo gastronomia, cultura, compras e visitas guiadas. (SEBRAE, 2011, p. 27)

Ainda de acordo com o estudo, o público que hoje frequenta a Região Portuária tem perfil bem variado, mas, de forma geral, consome algum tipo de alimento. Os bares e restaurantes precisam identificar que tipo de gastronomia e serviço vão oferecer e definir sua estratégia para atrair mais clientes (CDURP, 2017).

Como mencionado anteriormente, por meio da publicidade e dos programas sociais vinculados ao projeto, o Porto Maravilha contribui tanto com a difusão da forma de pensamento quanto com a pedagogia dos corpos (nesse caso, dos moradores) na direção de comportamentos adequados às exigências da “nova economia”, a “economia criativa”. Ora, isso porque, como lembra Farias, a individualização e especialização dos agentes em meio às exigências dos processos de cosmopolitização e de exportação turística passa também pela constituição de novas modalidades de aprendizados e educação dos afetos, pressupondo uma economia psíquica específica (FARIAS, 2011, p. 143).

É nesta direção que são chamadas para perto atividades, habilidades, comportamentos e expectativas dispostas espacialmente distante e dotadas de traços distintivos, contudo orbitando em torno de interesses comuns, de qualidade e fatores materiais translocais e trans-sociais. (FARIAS, 2011, p. 145)

O FUTURO DO PORTO E DO RIO: A INVASÃO DA CULTURA E DO TURISMO?

Parafraseando Urry (2001, p. 208), a “onda” da cultura e do entretenimento-turismo invadiu o Rio de Janeiro e a zona portuária, reinventando material e simbolicamente seus “espaços, histórias e atividades sociais”. Aspectos cênicos, naturais e históricos foram combinados de modo a promover modalidades de uso e fruição do espaço com foco no lazer e no turismo, de modo que as paisagens da zona portuária, assim como as respectivas formas de sociabilidade e memórias aí presentes, fossem reconfiguradas enquanto “espaços idílicos” e “espetáculos cênicos” (FARIAS, 2011; SANCHEZ, 1993). Locais de autenticidade, de espontaneidade, de contato entre o cotidiano e o extraordinário, configurando-se como um ambiente “sagrado” voltado para o ritual contemporâneo do

“descontrole controlado das emoções” (FARIAS, 2011). Processo que não ocorreu apartado da conciliação com as idiosincrasias e singularidades histórico-sociais da região, nem mesmo das dinâmicas de aprendizagem e educação afetiva em jogo. Ao fim, a zona portuária, a cidade do Rio de Janeiro e seus próprios habitantes vêm sendo reinventados pela “onda” da cultura e do entretenimento-turismo e pelas modalidades de sensibilidade turística e comportamento informalizado que a acompanham (URRY, 2001).

Todavia o futuro desse longo esforço de modernização turística da zona portuária e da cidade, pelo menos do ponto de vista do Estado, não parece mais tão certo e tão brilhante como há poucos anos atrás. Os desdobramentos políticos e jurídicos da operação Lava Jato atingiram em cheio praticamente todos os atores envolvidos no Porto Maravilha, sobretudo, as suas lideranças políticas (Sérgio Cabral e Eduardo Paes) e seu braço operacional (as construtoras do Consórcio Porto Novo). Esse contexto desfavorável ainda foi agravado pela dificuldade permanente da Caixa Econômica em vender os CEPACs, o que tem comprometido em diversas ocasiões a estabilidade financeira do projeto. Até pouco tempo, era a prefeitura do Rio que vinha preenchendo essa lacuna. Mas o golpe mais profundo ainda estava por vir.

Cada vez mais tem ficado claro que uma nova visão de sociedade – e, conseqüentemente – de cidade – vem se impondo nos espaços de poder no Rio de Janeiro e em todo o Brasil, por meio de sucessivas conquistas no campo político que agora se efetivaram como expressivas vitórias eleitorais para os principais cargos do executivo (municipal, estadual e federal). Com forte apelo às questões morais, essa perspectiva político-societária, ao se ancorar em narrativas como a defesa dos costumes cristãos tradicionais e conservadores, o combate ostensivo à criminalidade social e à corrupção política, o enxugamento de um Estado “intervencionista” e “ineficaz”, revela-se profundamente distante de crenças e valores que estavam na base do projeto de cidade transfigurado no Porto

Maravilha. Ora, dentro dessa perspectiva, a criação de políticas de Estado e o investimento sistemático nos setores da cultura e do entretenimento-turismo são vistos como onerosos, supérfluos e até mesmo promíscuos. Esse novo contexto tem se desdobrado em constantes desentendimentos entre os atores envolvidos no topo do Porto Maravilha e, conseqüentemente, tem ameaçado a continuidade do projeto. Assim, só o futuro poderá responder se o Porto e o Rio continuarão sendo reinventados pela cultura e pelo entretenimento-turismo.

REFERÊNCIAS

- AUTRAN, P. *et al.* Passado ganha roupa nova na Zona Portuária. *O Globo*, Rio de Janeiro, 21 dez. 2014.
- BRASIL. Comitê Olímpico Nacional. *Dossiê candidatura 2016*. Rio de Janeiro: Comitê de Candidatura, 2009.
- BUROCCO, L. Designing Politics: Designing Respect – poder e alteridades dentro de parcerias culturais internacionais. *Ciências Sociais Unisinos*, São Leopoldo, v. 53, n. 3, p. 400–412, 2017.
- CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto. *Apresentação do projeto Porto Maravilha*. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2ORmnHQ>. Acesso em: 23 jul. 2020.
- CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto. *Diversidade cultural e arquitetônica*. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/2CZgcPe>. Acesso em: 23 jul. 2020.
- CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto. Pequenos negócios na região portuária. *Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, 14 dez. 2011.
- CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto. Sebrae no Porto destaca potencial da Orla Conde. *Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, 6. abr. 2017.
- COMEÇOU a revitalização da região do Porto. *Revista do Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 1, p. 3, 2010.
- FARIAS, E. *Ócio e negócio: festas populares e entretenimento-turismo no Brasil*. Curitiba: Appris, 2011.

- MALTA, E. Patrimonialização, sustentabilidade e consumo: a recomposição da paisagem cultural do Rio de Janeiro. *Ciências Sociais Unisinos*, São Leopoldo, v. 53, n. 3, p. 521-531, 2017.
- O FUTURO da cidade em construção: entrevista com Eduardo Paes. *O Globo*, Rio de Janeiro, 22 mar. 2015. Morar Bem, p. 19.
- PAES, E. Encontro de história, memória, ousadia e orgulho. *Revista do Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 2, 2011.
- PAES, E. MAR: muito mais do que um museu. *Revista do Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 13, p. 2, 2014.
- PAES, E. Sonho real. *Revista do Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 12, p. 2, 2016.
- PAES, E. Território da inovação. *Revista do Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 19, p. 2, 2015.
- PARADEDADA, J. *Megaeventos, reestruturação urbana e gentrificação: o caso do Projeto Porto Maravilha – Rio de Janeiro*. 2015. 370 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.
- PORTO reforça sua vocação criativa. *O Globo*, Rio de Janeiro, 4 ago. 2013. Boa Chance, p. 3.
- REVOLUÇÃO cultural. *Revista do Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 22, p. 6, 2016.
- RIO DE JANEIRO (Município). *Plano Estratégico da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade, 2009a.
- RIO DE JANEIRO (Município). Lei complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. *Diário Oficial do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, p. 3, 24 nov. 2009b.
- SÁNCHEZ, F. *Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing*. Curitiba: Palavra, 1993.
- SARUE, B. *Grandes projetos urbanos e a governança de metrópoles: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro*. 2015. 142 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

SEBRAE – SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS. *Transformação da região portuária: novo Porto, novos negócios*. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <https://bit.ly/2OP9rIT>. Acesso em: 24 jul. 2020.

SPINOZA, P.; LACERDA, P. Ponto de ebulição: Praça Mauá vira o centro das atenções. *O Globo*, Rio de Janeiro, 1º jan. 2016.

URRY, J. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel; SESC, 2001.

YÚDICE, G. *A conveniência da cultura: usos da cultura na era global*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013.