
“A melhor vista da felicidade”: o consumo visual da paisagem da Orla Conde como legado do Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro

“The best view of happiness”: the visual consumption of the Orla Conde landscape as a legacy of Porto Maravilha in the city of Rio de Janeiro

Antônio Agenor Barbosa e Luz Stella Rodríguez Cáceres



Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/pontourbe/12029>

DOI: 10.4000/pontourbe.12029

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Referência eletrónica

Antônio Agenor Barbosa e Luz Stella Rodríguez Cáceres, «“A melhor vista da felicidade”: o consumo visual da paisagem da Orla Conde como legado do Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro», *Ponto Urbe* [Online], 30 v.1 | 2022, posto online no dia 09 julho 2022, consultado o 18 outubro 2023.

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/12029> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.12029>

Este documento foi criado de forma automática no dia 18 de outubro de 2023.



Apenas o texto pode ser utilizado sob licença CC BY 4.0. Outros elementos (ilustrações, anexos importados) são "Todos os direitos reservados", à exceção de indicação em contrário.

“A melhor vista da felicidade”: o consumo visual da paisagem da Orla Conde como legado do Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro

“The best view of happiness”: the visual consumption of the Orla Conde landscape as a legacy of Porto Maravilha in the city of Rio de Janeiro

Antônio Agenor Barbosa e Luz Stella Rodríguez Cáceres

As ruas desencantadas, a festa combatida, os tambores calados e as bandeiras recolhidas são crônicas do desencanto e da arenização das cidades. Luiz Antonio Simas (2019) em O corpo encantado das ruas.

- 1 “A cidade já é maravilhosa de baixo, imagina lá do alto. A magia está chegando e trazendo sorrisos, encontros e felicidade. A *Rio Star* é do Rio e é para todas as idades. A vista é mágica, a experiência é contagiante, a imaginação voa, dentro da roda-gigante”. É assim que a empresa *Rio Star* descreve na sua página oficial do *Instagram*¹ o mais novo atrativo da Orla Conde. A página oficial da empresa ainda informa que se trata da maior roda-gigante da América Latina e enfatiza: “você nunca viu nada igual. A volta ao mundo sem sair do lugar. São 90 metros de altura pra você voltar a sonhar. A magia está chegando e trazendo com ela a *Rio Star*”. Uma outra frase na mesma página chama a nossa atenção: “acreditamos que uma vida feliz precisa de pitadas de encantamento e fantasia para colorir o cotidiano e que a diversão deve ser para todos!”
- 2 Desde o título deste artigo e na leitura do parágrafo anterior, o leitor já deve estar incomodado com o excesso de adjetivos e de superlativos que moldam a narrativa alusiva à “maior roda-gigante da América Latina”, instalada na região portuária da

cidade do Rio de Janeiro desde dezembro de 2019. O *slogan* "a melhor vista da felicidade" está presente em várias divulgações da roda-gigante e, inclusive, está escrito em letras de grandes dimensões na fachada do empreendimento situado no bairro do Santo Cristo, um dos antigos bairros que compõem a região.

- 3 É também partindo desse incômodo, pautado pela excessiva adjetivação do atrativo e da narrativa fantasiosa sobre o seu entorno, que este artigo pretende analisar aspectos relativos à diametral distância entre o que de fato há para se experienciar na paisagem circundante que nos leva até a roda-gigante e as retóricas publicitárias, imagéticas e até delirantes que a divulgam.
- 4 Trata-se aqui de uma análise pautada na nossa observação participante, constituída por várias visitas ao atrativo e seu entorno realizadas durante vários finais de semana consecutivos, a pé e de bicicleta, no período compreendido entre os meses de agosto² e outubro de 2020. Nossas observações foram realizadas no contexto da pandemia de COVID-19, razão pela qual não estabelecemos relações com informantes nem fizemos entrevistas aprofundadas. Nessas visitas repetimos o mesmo percurso iniciado na Praça XV, passando pela Praça Mauá e seguindo daí pelas fachadas grafitadas das grandes edificações remanescentes do porto, até o bairro de Santo Cristo, onde situa-se a roda-gigante *Rio Star*, a qual compreendemos como o ponto de chegada do percurso da Orla Conde, que tem sido colocado como o símbolo da dita renovação urbana do Projeto Porto Maravilha.
- 5 Faz algum sentido flunar num espaço linear com percurso fixo, apoiado numa linha projetual que não nos convida a desvios em becos, ruas alternativas e nem encruzilhadas?³ Como a promessa não cumprida da total reconquista pública (física e visual) da frente de mar na área do porto incentiva a fruição da paisagem do alto de um artefato voltado apenas para o consumo privativo de um público com alto poder aquisitivo? De que maneira o caminhante que vivencia essas reformas do Porto Maravilha pode vir a se perder ou a se desviar nesse trajeto tão desencantado, sugerido pela Orla Conde? Entendendo o desencantamento como oposição ao encantamento, definido por Simas e Rufino (2020), como ato de desobediência que insinua a possibilidade de transgressão, invenção e reconexão para afirmar a vida.
- 6 Motivados por tais perguntas é que pretendemos descrever e analisar criticamente esse itinerário denominado de Orla Conde, que foi sendo gradualmente inaugurado entre 2015 e 2017, que se inicia na Praça XV e culmina na *Rio Star* e, a partir daí, refletirmos sobre a experiência urbana que oferece esse passeio para o morador/turista na cidade. Em especial estivemos atentos à ação dos pedestres, trabalhadores informais e turistas de percorrer o referido espaço. De acordo com De Certeau (1994), por sua experiência no espaço a cada percurso, o pedestre atualiza e organiza o conjunto de possibilidades e de proibições impostas pelo "espaço geométrico dos urbanistas" (De Certeau, 1994). Assim, a racionalidade dos urbanistas sobre o espaço é legitimada ou não pelas apropriações cotidianas dos usuários. Esse postulado orienta metodologicamente nossa observação da prática espacial.
- 7 O grande marco da nossa análise são as políticas urbanas neoliberais que vêm sendo formuladas no âmbito de uma economia simbólica que afirma visões de mundo, noções e imagens, às quais acompanham as ações de reestruturação urbana (Sanchez, 2001). Objeto de longas reflexões (Pio, 2019; Barbosa e Ossowicki, 2009; Guimarães, 2014, Lima Carlos, 2020), as operações para reconversão de territórios, empreendimento de grandes projetos urbanos e megaequipamentos culturais ou esportivos são agenciados

pela mão de coalizões de promotores urbanos que apresentam projetos de cidade ditos consensuais e competitivos efetuando tramas e mediações entre setores econômicos e da administração pública para a definição de parâmetros de legalidade, mecanismos de financiamentos e instrumentos de regulamentação, planejamento e zoneamento (Guimarães, Barbosa e Moreira 2021).

- 8 A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, batizada pela prefeitura como Projeto Porto Maravilha, trouxe à luz os reflexos desse neoliberalismo no processo de planejamento urbano. “Nesse contexto, foi enfatizada a competição entre cidades mundiais em busca de grandes investimentos privados sob a forma de eventos internacionais, turismo, dentre outros”. (Lima Carlos 2020: 143) Frente às realidades da fragmentação, tais operações urbanas procuram, então, integrar simbolicamente a cidade e envolvê-la em uma “política-espetáculo” (Acselrad, 2007). É este contexto que justifica o uso de um planejamento estratégico (Sanchez 2001), traduzido por meio de um *marketing* onde prevalece a lógica do consumo da paisagem. As cidades viram símbolos de consumo e são vendidas como mercadorias a cidadãos cada vez mais orientados como meros consumidores. Para tal se investe maciçamente em meios artificiais e construção de imagens que se tornaram marcas reconhecíveis e vendáveis por todo o mundo (Lima Carlos, 2020).
- 9 O aparato de produção simbólica, impulsionado pela coalizão hegemônica deste projeto de cidade, promove uma imagem urbana “disneyficada” e espectacularizada (Zukin, 1993) de espaços consumíveis. Em que pesem as tentativas de diluição das diferenças, o apagamento das desigualdades e a homogeneização de gostos e valores, o espaço público é apropriado de formas inesperadas e certamente não contempladas pelos projetos de intervenção urbana.
- 10 Uma das características mais recorrentes das propostas de intervenção urbana pensadas para a região portuária foi o fato ser pautada na ideia de “revitalização” de uma área supostamente “esvaziada”. Certamente são termos inadequados mas amplamente difundidos sem maiores aprofundamentos tanto pela própria prefeitura como pela mídia que, pouco crítica, apenas festejava a ideia de que para região iria ser trazida de volta a vitalidade. Mas, em muitas das áreas da região portuária este conceito simplesmente não se aplica pois são áreas com uma imensa, resistente e qualitativa vitalidade urbana (Barbosa; 2006, 2009; Rubino 2009; Rodríguez Cáceres, 2012; Guimarães, 2016).
- 11 Moradores da região e acadêmicos têm questionado a retórica do ressurgimento urbano, a renovação de áreas consideradas abandonadas e a “requalificação” com o quais se veste o enobrecimento urbano à procura de promover uma cidade competitiva internacionalmente (Barbosa, 2009, 2009a). Em contraposição às tipologias e projetos arquitetônicos e traçados urbanos de suas ruas, autores como Barbosa (2006) exploraram uma “geografia da cordialidade” na qual se destacam aspectos do lugar vinculados às dimensões afetivas, discursivas e simbólicas emaranhadas nas complexas redes de conflitos e de relações estabelecidas, como é o caso dos moradores do Morro da Conceição e seus arredores⁴. As sociabilidades ali estabelecidas florescem muito além de preocupações estéticas vazias que apenas festejavam estilos arquitetônicos mas que, infelizmente, geraram a invisibilidade daquela vizinhança tão vital.

Da experiência urbana da modernidade à experiência presentista do Porto Maravilha?

- 12 A partir de 1853, as reformas urbanas empreendidas por Haussmann, prefeito de Paris, se constituíram num dos mais importantes projetos de reurbanização dos tempos modernos no Ocidente⁵. As passagens parisienses surgidas no século XIX, como notável novidade urbana, constituíram para Benjamin (1989) uma das expressões concretas da modernidade na cidade.
- 13 Como produto dessas reformas, a figura do *flâneur* emerge. Ele é o indivíduo do capitalismo em consolidação e o principal observador da vida moderna em processo de transformação. Personagem recorrente em alguns autores da literatura do século XIX que retratam essa nova paisagem, o *flâneur* vai usufruir da mediação entre a rua e a casa, proporcionada pelas experiências em curso na cidade. As ruas e as passagens parisienses são o grande palco por onde o *flâneur* vagueia e divaga em meio à multidão, fora de casa, mas à vontade como se em casa estivesse. A rua é o seu refúgio, onde é visto por tudo e por todos, na rua, ele também é o centro do mundo (Benjamin, 1989).
- 14 Longe já estamos desse período e da experiência urbana que suscitou reflexões em pensadores como Benjamin, mas seus impactos históricos e simbólicos nos inspiram para refletirmos sobre um dos “legados” das reformas urbanas empreendidas durante a gestão do prefeito Eduardo Paes que teve o mandato da cidade por dois períodos consecutivos (2009-2013 e 2013-2017). No contexto da preparação da cidade para a Copa do Mundo em 2014 e para os Jogos Olímpicos em 2016 ambos mandatos foram cruciais na gestão das reformas urbanísticas para a região portuária (Menezes, 2021).
- 15 Não se pretende aqui fazer uma análise desse “legado”. Uma compreensão aprofundada e crítica sobre os mesmos demonstra como eles estão amplamente comprometidos pelo valor elevado dos gastos públicos, o superdimensionamento dos equipamentos esportivos, o alto custo de sua manutenção e o número significativo de pessoas atingidas pelas obras de preparação dos eventos (Mascarenhas, 2011).
- 16 Ao invés de ser uma análise ampliada sobre as transformações operadas na região portuária, a reflexão adiante persegue um objetivo bem específico, centrado no eixo da Orla Conde, um “lugar praticado” (De Certeau, 1994) que emergiu para os cariocas e visitantes como nova possibilidade de percurso a partir das reformas empreendidas após a demolição do Viaduto da Perimetral, uma infraestrutura de grande importância, marco simbólico de uma outra cidade. Sem o Viaduto da Perimetral, a Praça XV ganhou uma outra visibilidade e, junto com ela, a promessa parcialmente cumprida do prefeito Luiz Paulo Conde de recuperar a frente marítima e, principalmente, a possibilidade de circulação pública contínua por um *boulevard* que vai margeando a baía de Guanabara, desde a Praça XV até a Praça Mauá. Antes disso, a realização do percurso a pé, seguindo a orla da baía estava restrita aos limites do Parque do Flamengo. Dito percurso não pode ser totalmente contínuo pela localização do Aeroporto Santos Dumont, mas se enuncia como uma linha que não oferece desvios, um programa que sobrepõe relíquias e novidades.
- 17 Para Benjamin (1989) a alegoria de uma modernidade erguida em ferro e vidro pelo capitalismo, em meio às ruínas e vestígios fragmentados do passado, transformou o percurso do *flâneur* pela cidade numa visita vazia e sem sentido. Nesse autor nos inspiramos para perguntarmos o que poderemos afirmar das experiências urbanas a

serem desbravadas neste Rio Janeiro do nosso tempo, e das resistências e desobediências dos saberes não enclausurados?

- 18 Leopoldo Pio (2019) tem como hipótese que em contraposição à diferença da temporalidade moderna que tendia a distinguir marcadamente presente e futuro e a privilegiar este em detrimento daquele; o discurso que norteia o projeto Porto Maravilha se enquadra em um regime presentista de tempo: a presença de um “presente onipresente” (Hartog, 2013 apud Pio, 2019 p. 3) que visa incorporar o passado e controlar o futuro, irmanando decadência e transformação. Nossa hipótese é que essa temporalidade ou regime de historicidade condiciona pela sua vez a paisagem emergente como uma mistura entre as antigas ruínas do passado, as recentes ruínas do presente, dada a rápida deterioração do novo, e as obras iniciadas porém nunca concluídas. Às ruínas que expõem modernidades caducas a serem “revitalizadas” (Menezes, 2021), se somam novas estruturas museográficas, a maquiagem de prédios antigos e a possibilidade de futuros com investimentos incertos temperados com a intervenção de grafiteiros, como antessala para o surgimento de uma arquitetura de fantasia e de entretenimento direcionada apenas para o seu consumo visual.

Um percurso pela Orla Conde: táticas e estratégias

- 19 Se há uma constante nos processos de modernizações urbanas aos quais a cidade do Rio de Janeiro esteve submetida desde o início do século XX é o fato de que a população esteve sempre alijada da tomada de decisões. São, portanto, levados a cabo projetos autoritários, personalistas, sem consulta à sociedade. Se no início do século XX, desde as reformas de Pereira Passos, a tônica “era a imprescindível ruptura com o passado”, hoje nos parece haver mais um desejo de uma composição midiática e cenográfica com esse passado, no intuito de torná-lo um ativo cultural e turístico, mas evidentemente, esvaziando-o de sentido e de relações duradouras com o presente. Lessa oferece um bom panorama daquele primeiro momento e afirma que:

Na entrada do século XX, a repressão violenta à capoeira, o isolamento da prostituição e o controle pesado da vadiagem são vetores da hipocrisia social impregnante da Reforma Passos. Ele sonhou em criar no Rio a segmentação social característica da maioria das metrópoles. Em 1883, Barata Ribeiro havia demolido o famoso “cabeça-de-porco”. As demolições de Pereira Passos desalojaram entre 14 e 20 mil pessoas. Banir o cortiço e remeter o povo pobre para o exílio no subúrbio eram os objetivos. O trem seria o elemento da estratificação social. O tiro saiu pela culatra. O ajustamento socioespacial da população removida adensou os velhos bairros circundantes do Centro (Lessa, 2000 p. 225).

- 20 É, portanto, esta mesma região central e portuária aqui analisada, que abriga os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, que não só foram adensados desde as reformas de Pereira Passos, como também sofreram as consequências do deslocamento de investimentos na cidade após o fim da República Velha em 1930, deixando a região ancorada num limbo de várias décadas que somente a partir dos anos 90 começou a ser revisto.
- 21 Nas administrações do prefeito César Maia (1993-1996 e 2000-2008), projetos de requalificação como o Rio-Cidade e o Favela-Bairro já demonstravam o tom desta reorientação de investimentos na cidade, cujas obras foram contratadas via concursos públicos e custeadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID (Castro, 1998 apud Guimarães, Barbosa e Moreira, 2021) . Importante ressaltar que tais realizações,

advindas de um prefeito que tinha, no seu primeiro mandato, entre seus principais secretários o renomado arquiteto Luiz Paulo Conde, que dá nome ao percurso aqui analisado. Conde foi arquiteto, professor e diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (FAU/UFRJ) e duas vezes presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB). Foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro entre 1997 e 2000 e vice-governador do Estado do Rio de Janeiro de 2003 a 2007. Exerceu também os cargos de secretário municipal de Urbanismo e de secretário estadual de Articulação Governamental, Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Cultura. Seu último cargo público foi como presidente de Furnas, entre agosto de 2007 e setembro de 2008. Faleceu aos 80 anos em 2015.

- 22 No seu segundo mandato, César Maia procurou ampliar a visibilidade internacional da cidade e assim começou a ser gestado todo um ideário midiático e neoliberal para transformar a imagem da cidade para a preparação de grandes eventos internacionais e sua inserção na lógica competitiva dos planos estratégicos e do fluxo internacional de capitais⁶. Para tanto, dentre outras iniciativas, Maia procura trazer para a cidade o apelo imagético e midiático de projetos e obras de grandes arquitetos internacionais, seguindo o modelo de cidades como Bilbao, Barcelona, Londres, Tóquio e Pequim, demonstrando como a circulação de imagens para o consumo visual tornou-se inseparável das estruturas centralizadas do poder econômico (Zukin, 2000).
- 23 Nesse momento, um desses projetos que Maia ambicionava construir na região portuária foi o Museu Guggenheim, projetado pelo arquiteto francês Jean Nouvel e apresentado publicamente em 3 de fevereiro de 2003 no Seminário Porto do Rio, organizado pela prefeitura. Em que pese o fato de nunca ter saído do papel, o projeto de Nouvel foi protagonista de imensos debates na imprensa e na comunidade de arquitetos (Barbosa, 2003).
- 24 Esse breve contexto político nos ajuda a situar a Orla Conde, que teve um importante trecho inaugurado em agosto de 2016, no contexto dos Jogos Olímpicos. O passeio de 3,5 km é também conhecido como Boulevard Olímpico, e foi construído com a pretensão de devolver o reencontro físico e visual entre a cidade e o mar, antes separados pelo Viaduto da Perimetral e por diversas edificações ao longo do trajeto. Desde os anos 1990 como prefeito, Conde almejou garantir uma imensa esplanada uniforme e um caminho livre de obstáculos que conectasse a Rua Primeiro de Março com a estação da barcas e, embora timidamente, com o mar (Andreatta et all. 2019, pag 66). O caminho que hoje em dia é possível percorrer vai da Praça da Misericórdia, próxima ao Aeroporto Santos Dumont, em frente ao Museu Histórico Nacional, até o Armazém 8 do Porto.
- 25 A revitalização da região portuária era um dos objetivos de Luiz Paulo Conde, que planejou juntar a modernização de sua estrutura urbana com a valorização do patrimônio cultural e histórico. Inspirado nas reformas de Puerto Madero em Buenos Aires e nas antigas *Ramblas* de Barcelona também reformadas num contexto de Jogos Olímpicos, Conde ambicionava abrir bulevares para a livre circulação de pedestres à beira mar.
- 26 A Orla Conde foi pensada não apenas para bordear a baía de Guanabara, mas também passar por importantes construções históricas e culturais do país. Dentre elas, destacamos algumas, tais como: Museu Histórico Nacional, Paço Imperial, Centro Cultural da Marinha, Casa França Brasil, Centro Cultural Banco do Brasil, Centro Cultural dos Correios. Além dessas, também estariam acessíveis por esse percurso novas edificações oriundas do processo de revitalização do porto, quais sejam: Museu do

Amanhã, Museu de Arte do Rio e, mais recentemente, o *AquaRio* e a roda-gigante *Rio Star*.

27

28 Esse trajeto, importante frisar, é tutelado por duas instituições militares. Primeiro, a Aeronáutica, na altura do Museu Histórico Nacional, e depois pela Marinha, após a Praça XV. Esse não seria um dado menor se considerarmos que o conhecido Largo da Candelária, revitalizado nesse processo, foi aberto ao público após 250 anos de uso exclusivo da Marinha do Brasil, e do qual essa instituição somente abriu mão após tensas negociações, de maneira paulatina e com muitas restrições.

29 Em fevereiro de 2014, a Marinha formalizou junto à prefeitura do Rio de Janeiro um Termo de Servidão de Passagem para permitir o acesso ao público por um trecho do tomo pertencente ao Comando do 1º Distrito Naval, ligando as adjacências da Praça XV à Praça Mauá para compor o chamado Boulevard Olímpico. Como contrapartida, a prefeitura efetuará a construção de um refeitório, um estacionamento subterrâneo e reurbanizaria o espaço interno do Distrito. (Agência Brasil, 2016).

30 Apesar disso, a abertura do segundo trecho da orla não foi imediata e, em várias ocasiões, a Marinha restringiu o acesso público com grades impedindo a passagem. A Marinha alegou que o trecho não fazia parte dos acordos assinados antes dos Jogos Olímpicos, que a área seria cedida como espaço de convivência somente durante a realização do evento e não de forma permanente. Por outro lado, a contrapartida de melhorias a cargo da prefeitura no interior do Distrito esteve paralisada por mais tempo do que o previsto, de acordo com reportagem da Folha de São Paulo (2016). Foi somente no início do mandato do prefeito Marcelo Crivella (2017-2021), que a Marinha concedeu a liberação das grades que impediam a passagem, desde que a prefeitura revisasse o projeto urbanístico e instalasse guarda-corpos em toda a extensão da orla.

31 Uma cicatriz dessas tensões ainda não resolvidas é a tutela e vigilância contínua dos guardas da Marinha ao longo deste trecho. Por este percurso é possível testemunhar os ritos institucionais dos que detêm o poder (De Certeau, 1994), que se materializam em normas e restrições enunciadas em grandes cartazes onde se lê: "Seja bem-vindo. Restrições: Pesca, banho, comércio, veículos motorizados e atracação/tráfego de embarcações". Em outras placas, ao longo do trajeto, surgem novas proibições como filmar e fotografar, realizar o sobrevoo de drones e, repetidamente, a constante proibição da pesca. Em várias ocasiões durante a pandemia de COVID-19 a circulação pelo Largo da Candelária foi fechada pela Marinha que argumenta a medida como prevenção e responsabiliza a prefeitura e a CDURP⁷ pelas melhorias, limpeza do espaço e consertos dos bancos de madeira. Os pisos e calçadas em direção à Praça XV estão quebrados. Em vários pontos é possível ver buracos e desníveis.

32 Ao longo do trajeto são os vendedores ambulantes e os pescadores artesanais que empregam sua astúcia e sagacidade para cometerem essas pequenas infrações, driblando a sua condição de exclusão e "esculhambando as normatizações", como diriam Simas e Rufino (2018), pois aproveitam as brechas, frestas e fissuras da vigilância para alterarem a ambição de um ordenamento instaurado no espaço.

33 Tais personagens, com muita criatividade, ludibriam o desejo dos militares de que o trajeto seja disciplinado e meramente transitório, tornando esse "espaço geométrico" (De Certeau, 1994) e normatizado num lugar não apenas de circulação rápida, mas de permanência e de contemplação. Vendedores ambulantes com carrinhos sobre rodas e

- pescadores de vara, solitários na maioria das vezes se movem muito lentamente ou ali permanecem mas sem opor resistência quando são descobertos ou confrontados pelos guardas da Marinha.
- 34 Um *deck* de madeira, que já conheceu melhores dias e que para o momento da nossa observação se via bastante deteriorado e incompleto em vários trechos, é a antessala da renovada Praça Mauá, margeada pelo Museu de Arte do Rio e pelo Museu do Amanhã, cujo espaço exterior se tornou um dos mais badalados cartões postais da cidade. As circulações laterais do que outrora fora o Píer Mauá se transformaram no cenário de fotografias profissionais ou amadoras de grupos, modelos, noivas e casais, entre outras. A realização de *selfies* também é ostensiva, a prática hegemônica do momento do autorretrato, encontra nesse fragmento da paisagem do porto o registro ajustado ao horizonte da espetacularização do ordinário; possibilitado pela ubiquidade dos aparatos sociotécnicos e pelos acanhados vínculos entre a imagem e a experiência do nosso tempo.
- 35 Se aquele *flâneur* do século XIX circulava, muitas vezes incógnito pela rua, para ver e ser visto, o caminhante contemporâneo, munido de seu celular com georreferenciamento, parece exercer um permanente e até obsessivo exercício narcísico de autocontemplação. Sintoma do desencantamento com o mundo, onde os olhares que contam não são mais os dos outros transeuntes ali presentes, naquele tempo e naquele espaço, mas sim aqueles que estarão nas redes sociais, nas quais qualquer tempo e em qualquer lugar, reduzirão aquela experiência em curtidas remotas e em centenas ou milhares de *emojis*. Essa frágil espetacularização da paisagem é algo que verificamos de maneira mais abundante a partir desse trecho do Museu do Amanhã e até a *Rio Star*.
- 36 A Praça Mauá se tornou o coração da projeto de “revitalização” da região portuária. Ancorada nos equipamentos culturais como os museus já mencionados e a estação do VLT, definitivamente ela ganhou um protagonismo visual e especialmente midiático. Após as reformas é bem certo que ela ampliou suas dimensões, e mais que um espaço de mera circulação é, principalmente, um espaço de encontro e de convergência de eventos, uma vocação antiga que continua a ser promovida com outras roupagens. A praça resguarda antigos usos e usuários que se juntam às novidades para compor essa espacialidade híbrida.
- 37 Em que pese tanto investimento no ordenamento urbano e em projetos inspirados em modelagens europeias, a praça é também um espaço repleto de informalidade, não apenas pela presença de camelôs que vendem refrigerantes, churros, tapiocas, pipocas, *souvenirs* etc. mas pelas frequentes feiras de artesanato e gastronomia que ali acontecem. Esses eventos são uma mistura de formalidade e padronização, de precarização e gourmetização, pois uma das exigências para obter alvará é a instalação de pequenas barracas padronizadas e alugadas. Segundo nos narraram os feirantes em conversações, as feiras são administradas e/ou autorizadas pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP)⁸.
- 38 Para quem necessita permanecer muitas horas na Praça Mauá por conta desse tipo de trabalho, o espaço é totalmente inóspito, árido, ensolarado, sem sombreamento. Assim, os feirantes que participam das feiras de artesanato e gastronomia, por exemplo, devem levar até a água que vão consumir, as comidas já devem ir preparadas e tudo deve ser vendido em pratos descartáveis pela impossibilidade de lavá-los. Ao longo dos 3,5 quilômetros da Orla Conde não é ofertado o serviço de banheiros públicos.

- 39 A precarização acontece em tal nível que, em caso de precisarem de refrigeração, os comerciantes devem levar os próprios geradores de eletricidade. Tal fragilidade não deixa de ser uma ironia desse ambicioso projeto se considerarmos que, ali ao lado, os imensos armazéns do cais do porto continuam desocupados e inacessíveis. Salta aos olhos a desproporção de investimentos na revitalização da Praça Mauá entre os novos artefatos museográficos e alguns armazéns com fachadas restauradas, em meio a tanta informalidade, com a ausência de uma infraestrutura urbana pública que atenda aos visitantes e trabalhadores.
- 40 Observamos que essa nova Praça Mauá é um evidente ponto de dispersão de caminhantes e ciclistas e, a partir dali, o número de usuários costuma diminuir em direção ao trecho em linha reta, emparedado pelas edificações remanescentes do cais do Porto. A parte da Orla Conde que vai desse ponto até a *Rio Star* é cortada pelos trilhos do VLT, um projeto que também havia sido pensado pelo ex-prefeito Conde.
- 41 A orla foi arborizada, mas as árvores precisarão ainda de tempo para crescer, com isso a sombra proporcionada ao caminhante é apenas a dos beirais dos galpões restaurados e pintados uniformemente num tom avermelhado. A caminhada que resta se realiza entre dois longos paredões enclausurados e neste trecho o nome de “orla” perde total sentido, pois o mar não se avista, salvo entre alguns vãos existentes entre os galpões. Os armazéns de número 1 a 6 foram reformados para receberem eventos turístico-culturais como o *Mondial de la bière*. Do lado do mar a vista não é livre, os vãos entre os antigos armazéns têm por vezes tapumes, por vezes grades ou barreiras opacas de acrílico que apenas deixam adivinhar ou sugerir as cores da paisagem marinha.
- 42 Cotidianamente os armazéns permanecem fechados, salvo exceções de eventos pagos. Também não mais preservam suas funções pioneiras, mas mantêm suas formas que não permitem nenhuma transparência, nem que suas espacialidades internas sejam decifradas ou acessadas. Mais adiante, justamente em frente ao *AquaRio* e à *Rio Star*, esses espaços entre os armazéns estão murados.
- 43 Do outro lado, desde a praça Mauá, estão os prédios institucionais da Polícia Federal, a Alfândega, o Tribunal Regional Eleitoral e outros de propriedade privada. Esse trajeto também tem sido denominado como “corredor artístico”, porque conta com aproximadamente 30 painéis de grafites, que aproveitam as imensas fachadas desses prédios, em grande maioria, abandonados. Grafiteiros de renome, como a artista Rafamon com o painel “Orgulho LGBTQIA+” e outros, tornaram esses muros suportes de suas obras que são um grande chamariz dos visitantes.
- 44 O mais impressionante de todos os grafites do corredor é o mural “Etnias”, do paulista Eduardo Kobra, devido à sua força expressiva. A obra, que ocupa uma extensão de 3 mil metros quadrados, 15 metros de altura e 170 de comprimento, ilustra a união dos povos de cinco continentes, cujos rostos representam povos indígenas: os Huli, da Nova Guiné (Oceania), os Mursi, da Etiópia (África), os Kayin, da Tailândia (Ásia), os Supi, (Europa), e os Tapajós (América), constituindo uma alusão aos cinco aros olímpicos.
- 45 Um dos mais recentes conjuntos de murais de grafite foi feito pelos artistas Afa, Airá “O Crespo”, Lya Alves, Gil Faria, Meton Joffily, Râl Dozanime e Smile, convidados a criar releituras do pintor e desenhista francês Jean-Baptiste Debret, na fachada do Armazém da Utopia, equivalente ao armazém 6 desse trecho da Orla Conde e que vem sendo ocupado pela Companhia Ensaio Aberto de Teatro.

- 46 Na região portuária, o grafite tem sido estimulado e patrocinado pela CDURP e pela prefeitura. O financiamento público e privado do grafite redireciona-o de tática à estratégia (De Certeau, 1994) e põe em evidência uma tendência mundial que não é novidade, se pensarmos em Jean-Michel Basquiat em New York, por exemplo. O movimento contracultural e subversivo, que outrora merecia o *status* de transgressão, agora institucionalizado, é uma moeda de troca que glamoriza e valoriza o espaço. O grafiteiro não enfrenta mais as dificuldades logísticas para a realização dos seus trabalhos. Quanto maior o projeto, mais oneroso se torna, requerendo patrocínio para sua realização, tanto pela quantidade de tinta, assistentes, como pelos equipamentos de segurança necessários, tais como andaimes e material de escalada.
- 47 Disciplinado, o grafite ainda que incorpore temáticas controversas e não hegemônicas sobre as minorias, como a comunidade LGBTQ, migrantes e refugiados e grupos étnicos, foi incorporado pelas estratégias imagéticas e midiáticas de modernização no Porto Maravilha. Nesse sentido, Sharon Zukin (2000 p. 88) tem refletido sobre o papel de “consumidores primários” que os artistas desempenham pois, nessa engrenagem entre imagem e capital, eles não apenas produzem novos bens culturais para o consumo próprio como também estabelecem novas categorias culturais. O fomento da arte de rua por parte de empresários ou instituições privadas que associam seu nome, marca e imagem a um movimento que faz alusão à juventude, rebeldia e espontaneidade, torna essa arte um dispositivo na engrenagem de marketing das organizações. Assim, podemos afirmar que nesse percurso o grafite declinou de seu papel contestatório por objetivos cenográficos, decorativos e, evidentemente, comerciais.
- 48 É difícil não se admirar com o valor estético das intervenções artísticas, mas não nos iludimos de que, na região portuária, essa arte também opera para encobrir e maquiagem, de forma menos custosa, prédios abandonados que ainda não passaram por reformas ou que ainda procuram compradores. Os fotógrafos e produtores de *selfies* que usam os painéis de cenário para suas imagens privadas não intuem que, enquanto novos projetos se apropriam desses espaços, os painéis têm por função adequar à nova paisagem edificações decadentes, cujas fachadas não seriam condizentes com um projeto que se vende como novo e revitalizado.
- 49 A ousadia e a subversão se deslocam para as mãos de anônimos pichadores. Uma placa avisa que “a cada mês sem pichações, o Píer Mauá doará cestas básicas para instituições sociais da região [sic]”. Outros anúncios reforçam a advertência de multas e proibições ignoradas pelos hábeis transgressores que não participam dos modos dominantes e hegemônicos de consumo visual da paisagem. A produção silenciosa da pichação recria o espaço definido pelo outro através da utilização sagaz do tempo, operando, como diria De Certeau, (1994), no terreno do adversário, aproveitando as falhas que as conjunturas particulares abrem na vigilância. Sem lugar próprio, os pichadores se tornam uma possibilidade libertária que nos informa sobre a existência daqueles que ficaram excluídos da paisagem. “Assim, haverá sempre uma fresta, e para cada regra sempre haverá uma transgressão” (Simas e Rufino, 2018 p. 20).
- 50 É no Armazém da Utopia onde terminam as restaurações efetuadas e, a partir dali, a percepção que se tem é que as atividades portuárias continuam ainda sendo desenvolvidas a pleno vapor, pois a paisagem já começa a ser marcada por grandes guindastes e andaimes, muros altos, placas indicando proibições de circulação em função das atividades portuárias e várias montanhas de minério exatamente em frente às duas novas atrações da região, que são o *AquaRio* e a *Rio Star*.

- 51 Como é sabido, a região portuária engloba os bairros de Saúde, Gamboa, Santo Cristo, parte de São Cristóvão e Caju, mas foi o aterro do Porto o principal objeto de intervenção do projeto Porto Maravilha. Em consequência, os bairros da Gamboa e Santo Cristo não tinham previsto o recebimento de nenhum equipamento emblemático (Menezes, 2021). Até a construção do *AquaRio* e da *Rio Star*, muito pouco tinha acontecido na região portuária mais distante da Praça Mauá. Assim, a *Rio Star* é um efeito pós-projeto Porto Maravilha e outros projetos futuros como é o caso do Museu da Marinha que nos demonstram que a Orla Conde bem pode ser entendida por uma obra incerta e aberta.
- 52 Fora da vista dos grandes painéis de grafites, o passeio é linear e monótono, pois não há cafés, restaurantes, bares, residências, bancas de jornal, barracas de venda de flores, mercados e nenhum tipo de estabelecimento comercial ou vitrines a serem admiradas; nem um só traço da expressão da vida local se evidencia. Vendedores ambulantes e camelôs pulsam no espaço, inventores das esquinas que fazem do chão sua vitrine e assim preenchem a rua. É graças a eles que o caminhante não morre de sede e, pela sua criatividade, espanta o tédio. O marasmo enfim é quebrado pelo *AquaRio*⁹.
- 53 Uma placa num totem nos informa que ali, nas proximidades do *AquaRio*, é a Praça Muhammad Ali, e que foi inaugurada por Eduardo Paes em 2016. Desconhecida pelos visitantes, e com este nome inusitado, neste ponto começam a ser visíveis homens e mulheres que vestem fantasias de personagens como Capitão América, Minnie Mouse, Mickey Mouse, Bob Esponja e Homem Aranha. Em busca de alguns trocados, eles se deixam fotografar junto às crianças que realizam suas fantasias televisivas.

A maior roda-gigante da América Latina: marketing e fantasia

- 54 Muito provavelmente inspirada na mais famosa roda-gigante do mundo (London Eye), instalada às margens do Rio Tâmisa em Londres e inaugurada na virada do milênio, a *Rio Star*, localizada na Avenida Rodrigues Alves-455, entretanto, dialoga e contrasta com questões urbanas e políticas locais muito diferentes daquela que a inspira. No caso analisado, a roda-gigante foi viabilizada por uma licitação da prefeitura no período do prefeito Marcelo Crivella para a construção de um parque temático no terreno ao lado do *AquaRio*, no qual a prefeitura ofereceu como contrapartida ao investimento uma isenção fiscal. Isso explica por que em um empreendimento como o Porto Maravilha, que leva a marca do prefeito Paes, encontramos em frente à *Rio Star* um totem que indica que ali é a Praça da Circum-Navegação, inaugurada em 2020 por Crivella, que mediante uma homenagem vazia e sem ressonância conseguiu estampar a sua marca na Orla Conde.
- 55 Numa área em que fica evidente uma espécie de “fim de linha” do tão festejado *boulevard* olímpico, no trecho compreendido entre a Praça Muhammad Ali e a Praça da Circum-Navegação, era comum vermos várias pessoas circulando, como se fossem *outdoors* ambulantes, no intuito de aparentemente apenas divulgar a *Rio Star*. Entretanto, em que pese tal estratégia de marketing, o que está em jogo é algo muito mais profundo e complexo que o mero passeio pela roda-gigante.
- 56 No intuito de avançarmos na nossa observação, nos aproximamos de uma dessas divulgadoras, que nos sondou se tínhamos interesse de receber um *voucher* para um

- passeio gratuito na roda-gigante. A precondição era assistirmos uma palestra de cerca de 40 minutos, oferecida pela *Prime Vacation*, gestora do atrativo. Aceitamos sem informar que estávamos fazendo uma pesquisa, pois naquele momento apenas queríamos o *voucher* para ingressar na roda-gigante, e nada sabíamos sobre o conteúdo da palestra.
- 57 Aceito o convite para a palestra, entramos por uma porta lateral onde as nossas bicicletas puderam ser deixadas numa salinha improvisada que dava acesso imediato a uma sobreloja, já que, mesmo se tratando de um investimento de R\$ 25 milhões, não é oferecido bicicletário nas instalações da *Rio Star*¹⁰. Ao subirmos dois lances de escada acessamos a antessala de um enorme salão refrigerado cuja fachada da frente nos permitia vislumbrar, finalmente, a prometida frente para o mar, mas também um trecho do porto ainda em operação, onde montes de minério de ferro compõem a paisagem visualizada. Na fachada lateral deste grande salão, a vista era para a própria roda-gigante.
- 58 A divulgadora nos conduziu até o guichê onde uma funcionária uniformizada de nome Isabel nos deu as boas-vindas e, logo em seguida, nos pediu informações cadastrais que ela inseriu em um sistema, a partir de perguntas como: a) vocês são casados?, b) possuem residência própria?, c) possuem automóvel?, d) qual é a faixa de renda mensal da família?, e) já viajaram para o exterior?, f) costumam frequentar hotéis ou *resorts*?, g) quais países gostariam de conhecer? Era nítido, portanto, o interesse da empresa em mapear o nosso perfil socioeconômico, sendo essa a contrapartida pelo *voucher*.
- 59 Respondido o questionário, eis que surge uma terceira pessoa, desta vez um rapaz de nome Jeferson¹¹ que nos convidou para entramos no salão, onde um imenso vão envidraçado nos permitia ver as pessoas entrando e saindo da roda-gigante. O espaço era refrigerado e tinha cerca de 15 mesas, cada uma com capacidade para 4 a 5 pessoas. Ao lado havia um salão menor, em cuja porta um adesivo permitia ler *Cine Kids*, dando a entender que se tratava de um outro ambiente destinado às crianças que ali ficariam sob os olhares de monitores durante as conversas dos pais naquele recinto.
- 60 Antes de nos convidar a sentar, o consultor nos deixou à frente de um grande painel publicitário com anúncios luminosos, onde se via a totalidade dos empreendimentos já existentes e os que ainda estavam em fase de projeto. A *Rio Star* foi 100% produzida na China e é administrada pela *holding Ferris Wheel Investimentos*, que ainda planeja instalar oito rodas-gigantes no Brasil. A FW tem participação no grupo de empresas que há mais de 40 anos vem consolidando a cidade de Gramado (RS) como um dos destinos mais procurados no Brasil.
- 61 Assim, a palestra acabou sendo uma apresentação das empresas que fazem parte desse grupo, tais como a *Prime Vacation* e a *Gramado Parks*, a qual possui, na cidade gaúcha que leva o seu nome, o primeiro parque de neve *indoor* das Américas, intitulado *Snowland*, inaugurado em 2013, cujo investimento foi de cerca de R\$ 150 milhões. Outros investimentos eram o café Bela Vista (primeiro café colonial do país), o *Gramado Buona Vitta Resort Spa*, que promete um “pedacinho da beleza rústica da Toscana”, o *Gramado BV Resort*, que será entregue em 2021 e que “reunirá em uma experiência de hospedagem o charme europeu e a típica hospitalidade serrana” segundo aparece na página de internet¹².
- 62 O consultor, empolgado, se esforçava para comunicar-se conosco num ambiente fechado e com música eletrônica em alto volume, situação piorada com o uso de

máscaras em função da pandemia de Covid-19 e, ainda que tivéssemos pedido para diminuir o volume, não fomos atendidos. Quando finalmente nos sentamos, uma garçonete nos ofereceu um saquinho de amendoim salgado, um copo com água e um suco de caixinha. Na conversa logo percebemos que, literalmente, o desejo de obtermos a entrada gratuita para a roda-gigante nos inseriu em uma grande vitrine de negócios empresariais e turísticos, como o *gran finale* do nosso desencantado percurso na Orla Conde. O objetivo da palestra veio então a ser revelado pelo consultor, que nos apresentou a oportunidade, segundo ele, de participarmos da “multipropriedade” do empreendimento *Aquan Prime Resort*, que será construído na cidade de Foz do Iguaçu em 2022¹³.

- 63 Desse modo, enquanto esperávamos para entrar na roda-gigante, fomos transportados a Foz do Iguaçu, mediados por imagens fantasiosas contidas na pasta de um empreendimento que ainda começará a ser construído em 2022. O consultor nos falou que, para tornar realidade o sonho de nos tornarmos proprietários de uma suíte no referido empreendimento, teríamos que investir “apenas” R\$ 80 mil, o que nos daria direito de propriedade e de frequentar o espaço por duas semanas ao longo de um ano. Sobre o referido empreendimento, assim informa o site da empresa:

O Resort: A exuberância das Cataratas do Iguaçu inspira aqueles que buscam por experiências únicas em Foz do Iguaçu, através do *Aquan Prime Resort*, a parada certa para quem deseja uma estadia memorável na terra de uma das belezas naturais mais impressionantes do mundo. *A experiência:* Localizado na terra de uma das sete Maravilhas Naturais do Mundo, o *Aquan Prime Resort* tem muito a oferecer aos seus visitantes. Piscinas internas e externas, quadras esportivas, espaço kids, sala de jogos para todas as idades e mais. O *resort* também ficará junto a um complexo turístico inspirado no *Disney Springs*[®], que oferecerá entretenimento de alto nível, com atrações para todas as idades. Completando a experiência está Foz do Iguaçu. O 8º destino turístico melhor avaliado do Brasil oferece inúmeras atividades para seus visitantes, seja através dos encantos das Cataratas do Iguaçu, as cores do Parque das Aves, a impressionante estrutura da Usina de Itaipu ou a diversidade cultural proporcionada pela Tríplice Fronteira, divisa entre Brasil, Argentina e Paraguai. *A gastronomia:* A diversidade e dinamismo dos povos que formam Foz do Iguaçu é muito bem representada através de sua culinária, repleta de sabores marcantes e experiências sensoriais únicas¹⁴.

- 64 Enquanto o consultor nos passava informações sobre o conceito de “multipropriedade”, em uma das mesas ao lado, um outro consultor se levanta e, em voz alta, grita no salão: “Senhoras e senhores, eu peço aqui uma salva de palmas para os novos proprietários do *Aquan Prime Resort* em Foz do Iguaçu. Este simpático casal acaba de fechar o negócio”. Ao mesmo tempo do anúncio dessa venda, uma garçonete chegou com uma garrafa de champanhe e ofereceu aos novos proprietários, o que ampliou os olhares de todos em direção ao casal. Finalizando a nossa “palestra”, após quase uma hora desde que entramos no salão, finalmente os *vouchers* (individuais e intransferíveis), juntamente com duas pulseiras, que nos deram direito ao ingresso na roda-gigante, foram liberados.

Uma volta de 18 minutos na roda-gigante

- 65 Após o recebimento dos *vouchers* fomos conduzidos a uma fila VIP onde não era necessária uma espera muito grande para acessar o atrativo. Contudo, passado esse momento, todas as filas anteriormente separadas se encontram em um único corredor.

Ali, antes de entrarmos numa das cabines da roda-gigante, um fotógrafo que vestia uma camiseta escrito *paparazzi* nos pediu que tirássemos a máscara para que pudéssemos dar um sorriso para a câmera e sugeriu ao menos quatro poses, num simulacro que se repetia com cada grupo de visitantes.

- 66 O fundo do registro fotográfico é uma parede verde, de frente para um computador no qual são aplicados filtros, que “hiper-realizam” visões da roda-gigante e da paisagem circundante, manipuladas digitalmente em ângulos improváveis de serem feitos por parte dos usuários com as suas próprias câmeras. Tais fotografias, numa paisagem realisticamente impossível de ser registrada, se dão em cenários fantasiosos onde a roda-gigante é o foco, como numa espécie de cartão postal, vendidas aos visitantes em preços que variam entre R\$ 20 e R\$ 35, de acordo com o número de fotos que serão compradas.
- 67 O passeio na roda-gigante oferece ao visitante a experiência de fazer uma única volta ao longo de sua circunferência, a qual leva apenas 18 minutos desde a entrada até a saída¹⁵. Assim que os visitantes saem do atrativo, novas tomadas fotográficas são oferecidas por outra fotógrafa credenciada. A única saída da roda-gigante obriga o visitante a passar pela loja de *souvenirs*, onde são vendidos produtos como: copos plásticos, imãs, camisetas, bonés, chaveiros e bichos de pelúcias com imagens da roda-gigante e a marca da empresa plasmada nas suas superfícies. Após a saída da loja há um pequeno café com algumas mesas e cadeiras, ambientado com música *pop* sempre em alto volume.
- 68 Composta de 54 cabines que podem transportar até 8 pessoas em cada uma, se estiver em sua capacidade máxima a roda-gigante pode receber, numa única volta, mais de 400 pessoas. Num momento em que a pandemia de Covid-19¹⁶ preocupava muita gente, a empresa operava com apenas 4 pessoas por cabine e, ainda assim, nas várias vezes em que lá estivemos, observamos que ela funcionava com a maioria das cabines vazias. A um preço de R\$ 70,00 por pessoa se comprado na bilheteria, e com uma oferta de ingresso família no valor de R\$ 150,00, a *Rio Star* não é exatamente um atrativo com preços convidativos e baratos, razão pela que só usamos a atração uma única vez.
- 69 Em síntese, o que oferece ao visitante a roda-gigante é a possibilidade de observar desde outro ponto de vista as principais atrações turísticas da cidade tais como o Cristo Redentor, o Pão de Açúcar e a Baía de Guanabara; mas também lugares não tão divulgados turisticamente, como o Morro da Providência, o Morro do Pinto e os traçados urbanos dos antigos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, agora com os seus novos prédios envidraçados, assim como o porto em operação.
- 70 A experiência de uma única volta na roda-gigante é a constatação plena das expectativas não atendidas da reconquista da frente de mar da Orla Conde. Também nos informa como o tão badalado projeto Porto Maravilha se transformou em uma simples e rasa jogada de marketing e de fantasia publicitária. A roda-gigante, que nunca fora prevista no plano inicial, indica o quão longe estamos ainda de uma integração da vida cotidiana da região portuária com a cidade, sem recorrer a simulacros privatizados, disponíveis apenas para um público seletivo em condições de pagar caro por tais atrações.
- 71 A *Rio Star* oferece como experiência vivida do ambiente urbano do Porto Maravilha, apenas um raso e privatizado consumo visual da paisagem (Zukin, 2000). Instalada numa área reconhecidamente histórica da cidade, também se insere nas estratégias de

enobrecimento dessa paisagem. No sentido simbólico, a roda-gigante é um empreendimento que “depende da capacidade que o capitalista tem de impor múltiplas perspectivas à paisagem e vendê-la para o consumo visual” (Zukin 2000 p. 88).

Considerações finais

- 72 O percurso que a Orla Conde propõe é o atravessamento de um eixo sem esquinas, sem desvios, sem encruzilhadas. Trata-se de um espaço por ora transgredido por ousados pichadores, pescadores e camelôs que, com seus dribles, nos lembram dos encantamentos que ainda resistem a serem aniquilados. Conduzidos pelas reflexões de Simas e Rufino (2018), enfatizamos a importância das encruzilhadas que nos convidam a duvidar tanto da linha reta quanto da perda do encantamento por ela proporcionado.

O fato é que a humanidade sempre encarou os caminhos cruzados com temor e encantamento. A encruzilhada, afinal, é o lugar das incertezas, das veredas e do espanto de se perceber que viver pressupõe o risco das escolhas. Para onde caminhar? A encruzilhada desconforta: esse é o seu fascínio. O que dizemos dessa história toda é que as nossas vidas nós mesmos encantamos. Há que se praticar o rito, pedirmos licença ao invisível e seguimos como herdeiros miúdos do espírito humano, fazendo do espanto o fio condutor da sorte. Nós que somos das encruzilhadas desconfiamos é daqueles do caminho reto (Simas e Rufino, 2018 p. 24).

- 73 Sem a experiência da multidão, com uma fragmentada presença da população local e ausência de seus traços culturais, onde o anonimato é exacerbado, a experiência da novidade pela Orla Conde se esgota rapidamente. O ato de flunar, a perambulação sem destino, é trocado pela espetacularização guiada da paisagem, onde o encantamento cede seu lugar para um mundo de fantasia publicitária e de consumo.
- 74 A ambiciosa Orla Conde é, ao mesmo tempo, também o Boulevard Olímpico, o corredor de Arte Urbana e a Avenida Rodrigues Alves, nome da via desde da época da Perimetral, e que se mantém ainda hoje nas placas que informam o nome da rua. Essa multiplicidade de nomenclaturas é reflexo da liminaridade desse espaço, um eixo em linha contínua, sem alma encantada nem identidade definida e com memórias apagadas. É muito revelador deste apagamento a falta de conexão com lugares de memória e de reflexão histórica ali tão próximos, como o Cais do Valongo, a Pedra do Sal ou ainda o Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos. As lutas que reivindicam as memórias e patrimônios afrodescendentes têm sido amplamente pesquisadas (Vassallo, 2012; Guimarães, 2016; Vassallo e Rodríguez Cáceres, 2019 Rodríguez Cáceres, 2012, 2014, 2020), e sua ampliação e debate vão muito além dos objetivos desta reflexão.
- 75 A Orla Conde é custodiada pelo autoritarismo das Forças Armadas no início, seguido pela arquitetura de espetáculo do Museu do Amanhã e por uma arquitetura portuária que não é ruína, mas tampouco se atreve a abrir mão do espaço próprio. Na Orla Conde toda expressão local foi lamentavelmente erodida, e os traços da arte outrora rebelde emergem agora disciplinados e institucionalizados pela CDURP e pela prefeitura da cidade.
- 76 Os passos dados pelo caminhante dificilmente ressoam no asfalto, as camadas de tempo, a que pertencem os prédios, são facilmente obviadas, não temos em vista a identidade de nenhuma das fachadas cobertas pelo grafite. Observamos homenagens arbitrárias, sem nenhuma narrativa coerente, a despeito das placas de inauguração. O caso da Praça Muhammad Ali e da Praça da Circum-Navegação que, desconectadas entre si, não

produzem nenhum significado nem ressonância para o público visitante, é o exemplo mais gritante. No espaço da Orla Conde, a possibilidade de permanência não é facilitada, as próprias praças mencionadas são descaracterizadas e não convidam à quietude. A orla é apenas um corredor para ser percorrido e mesmo quando se chega ao momento de contemplação da paisagem que a roda-gigante ambiciona oferecer, essa apreciação se dá enclausurada em um artefato privado e em constante movimento.

- 77 Por fim, argumentamos que a Orla Conde é em si um espaço ambíguo, uma colagem que ambiciona ser cosmopolita, cuja experiência cultural está associada ao consumo de raso entretenimento e recreação, onde até mesmo os famosos museus são entendidos dentro dessa lógica. Ali observamos como o consumismo e o entretenimento tornaram-se fatores simultâneos da vida contemporânea para segmentos importantes da população. A experiência de visitação é uma mistura esvaziada de sentido entre uma arquitetura histórica e moderna, prédios antigos e novas torres envidraçadas, novos museus que convivem com feiras alternativas e precárias ao lado, proporcionando uma mediação muito mal costurada entre natureza e cidade, enquanto ecoam os vínculos entre mercado, consumo da paisagem e seus artificios. Os equipamentos culturais e áreas de lazer são dispositivos de simulacro que hiper-realizam o espaço urbano e transformam a cidade em palco de uma grande, porém frágil encenação.
- 78 Como paisagem de uma pós-modernidade periférica, a Orla Conde incorpora um cenário fantasioso ao mundo real do visitante, impondo a estética Disney World que se faz presente no momento em que se desenvolve a comercialização de uma fantasia privada compartilhada por quem pode pagar por ela. Tal experiência poderá até ser expandida através da mediação continuada dessas fantasias, nas quais novas aventuras, parques temáticos e futuros produtos em rotação contínua, como a própria roda-gigante, poderão vir a ser propostos (Zukin, 2000). O mercado da paisagem está em aberto, como demonstra o fato da roda-gigante ser também uma vitrine global de negócios que exhibe lugares a serem vendidos como mercadoria, mesmo em outras cidades do Brasil e do mundo.

BIBLIOGRAFIA

ANDREATTA, Verena; REGO Helena; CHIAVARI, Maria Pace. A história da construção da orla carioca. em Verena Andreatta (org.). **Do Rio Orla à Orla Conde: Os projetos que transformaram a frente marítima da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2019. ISBN 978-85-9497-046-6

ACSERALD, Henri. Vigiar e Unir – a agenda da sustentabilidade urbana em **Revista Ver a Cidade** ano 2 (2) 1-11, 2007.

AGÊNCIA BRASIL. Marinha fecha com grades trecho do Boulevard Olímpico no Rio, 2016. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-12/no-rio-marinha-fecha-com-grades-trecho-do-boulevard-olimpico>>. Acesso em 10 Ago 2020.

- BARBOSA, Antônio Agenor. Alfredo Sirkis. *Entrevista*, São Paulo, ano 04, n. 013.02, Vitruvius, jan. 2003 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/04.013/3338>>. Acesso em 27 Nov 2021
- _____. Morro da Conceição: a geografia da cordialidade. *Minha Cidade*, São Paulo, ano 06, n. 068.03, Vitruvius, mar. 2006 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/06.068/1951>>. Acesso em 25 Nov 2021
- _____. Vizinhança Invisível do Cais do Porto do Rio de Janeiro. *Minha Cidade*, São Paulo, ano 10, n. 109.03, Vitruvius, ago. 2009a <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.109/1837>>. Acesso em 25 Nov 2021
- BARBOSA, Antônio Agenor; OSSOWICKI, Tomas Martin. Revitalização do Porto, IPHAN e Políticas Culturais no Morro da Conceição. *Vitruvius/Minha Cidade*, São Paulo, julho de 2009, n. 108.02 Disponível em <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/09.108/1842> Acesso em 25 Nov 2021
- BENJAMIN, Walter. Sobre alguns motivos na obra de Baudelaire. *Baudelaire e a Modernidade*. Edição e tradução de João Barrento. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, 1989. ISBN 978-85-8217-575-0
- BIENENSTEIN, Glauco; SÁNCHEZ, Fernanda. Jogos Pan-Americanos Rio 2007: um balanço multidimensional” em Gilmar Mascarenhas, Glauco Bienenstein e Fernanda Sánchez **O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. ISBN: 978-85-75-11-212-0.
- BRADBURY, Malcon; MCFARLANE, James. **Modernismo Guia Geral**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. ISBN, 857164077
- CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: as artes do fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994. ISSN: 1984-9540. 340
- FOLHA DE SÃO PAULO. Marinha invade área pública em local turístico do Rio, diz prefeitura. Cotidiano 20 de dez. 2016. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/12/1843062-marinha-invade-area-publica-em-local-turistico-do-rio-diz-prefeitura.shtml>>. Acesso em 9 Out 2020.
- GUIMARÃES, Roberta Sampaio; BARBOSA, Antônio Agenor e MOREIRA, Gabrielle da Costa. Apresentação. **Mediações Arquitetônicas**. Redes Profissionais e práticas estatais no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2021 ISBN 978-65-87785-08-0
- GUIMARÃES, Roberta Sampaio; Patrimônios e conflitos de um afoxé na reurbanização da região portuária carioca. *Mana*, v. 22, 2016. p. 311
- _____. **A Utopia da Pequena África**. Projetos urbanísticos, patrimônios e conflitos na Zona Portuária carioca. Rio de Janeiro: FGV, 2014. V. 1 248p ISBN: 8522514895.
- LESSA, Carlos. **O Rio de todos os brasis**. Rio de Janeiro: Record, 2000
- LIMA CARLOS, Cláudio A.S. **Áreas de proteção do Ambiente Cultural (APAC) : Origem e aplicação do instrumento de proteção urbana no Rio de Janeiro (1979-2014)** Curitiba: Appris, 2020 ISBN: 978-65-5523-454-1
- MASCARENHAS, Gilmar. Desenvolvimento urbano e grandes eventos esportivos: o legado olímpico nas cidades, em Gilmar Mascarenhas, Glauco Bienenstein e Fernanda Sánchez. **O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. ISBN 978-85-75-11-212-0.
- MENEZES, Juliana B. P. Para além do Porto Maravilha: As ruínas de projetos Porto Olímpico na região portuária do Rio de Janeiro, em Roberta Sampaio Guimarães, Antônio Agenor Barbosa e

Gabrielle da Costa Moreira (org.) **Mediações Arquitetônicas**: Redes Profissionais e práticas estatais no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2021

PIO, Leopoldo Guilherme. Passados ideais, futuros encantados: Patrimonialização e mudança de paradigma no Porto Maravilha. **Anais do seminário Porto Maravilha 10 Anos**. Passado, Presente e Futuro da Zona Portuária, 2019. Disponível em <https://www.even3.com.br/portomaravilha10anos/>, Acesso em 27 Nov 2021

Portal G1 Águas de tanques do AquaRio serão retiradas das Ilhas Cagarras. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/aguas-de-tanques-do-aqua-rio-serao-retiradas-das-ilhas-cagarras.html>, Acesso em 20 Out 2020.

RODRÍGUEZ CÁCERES. Avenida Barão de Tefé, 75. Impasses na materialização da Memória Negra da Região Portuária em **Dossiê miradas afetivas sobre museus**. Disponível <https://www.exporvisões.com> Acesso em 1 Dez 2020

_____. Direitos Étnicos y las Contingencias de la Salvaguarda de las Memorias Negras en la Ciudad Espectáculo. *Cidades, Comunidades e Territórios*, No 27 Dec. de 2014 p. 22 - 38 Acesso em 27 Nov 2021

_____. Lugar, Memórias e Narrativas da Preservação nos Quilombos da cidade do Rio de Janeiro. Tese (Doutorado). Curso de Geografia Humana, UFRJ, Rio de Janeiro, 2012

RUBINO, Silvana. Enobrecimento urbano em, Carlos Fortuna e Rogério Leite Proença. (orgs.) **Plural de cidade: novos léxicos urbanos**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 25-40. ISBN: 9789724060064

SÁNCHEZ, Fernanda. A (in)sustentabilidade das cidades vitrines, em Henri Acsehrad (org.), **A duração das cidades**. Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 2001: 155-175. ISBN 978-85-98271-66-8

SIGAUD, Márcia Frota e PINHO, Cláudia Maria Madureira. **Morro da Conceição**: Da Memória o futuro. Rio de Janeiro, Editora Sextante, Prefeitura do Rio de Janeiro, 2000. ISBN 9788586796708

SIMAS, Luiz Antonio, **O corpo encantado das ruas**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019. ISBN 9788520013977

SIMAS, Luiz Antonio; RUFINO, Luiz. **Fogo no Mato**: A ciência encantada das macumbas. Rio de Janeiro: Mórula, 2018. ISBN 9786581315023

_____. **Encantamento sobre política de vida**. Rio de Janeiro: Mórula, 2020. ISBN 9786586464139

VASSALLO, Simone; RODRÍGUEZ CÁCERES, Luz Stella. Conflitos, verdades e política no Museu da Escravidão e da Liberdade no Rio de Janeiro. *Horizontes Antropológicos*, 2019

VASSALLO, Simone; Desenterrando memórias: patrimônios afrodescendentes em disputa na Zona Portuária do Rio de Janeiro. In: SOUZA, R. (Org.). **Sociedade em perspectiva**: cultura, conflito, identidade. Rio de Janeiro: Gramma, 2012. p. 157-187.

ZUKIN, Sharon. Paisagens Urbanas Pós-modernas: mapeando cultura e poder em Antônio Arantes (org) **O espaço da Diferença**. Campinas: Papirus, 2000 ISBN 86-308-0598-4

_____. **Landscapes of Power**: From Detroit to Disney World. Berkeley, University of California Press, ISBN 9780520082885

NOTAS

1. Disponível em: <https://www.instagram.com/riostaroficial/>. Acesso em 4 Nov de 2020.
2. Em função da pandemia de Covid-19, a *Rio Star*, que esteve fechada desde março, somente foi reaberta em 15 de agosto de 2020, junto com outros pontos turísticos, como o Cristo Redentor, o Bondinho do Pão de Açúcar e o *AquaRio*.
3. Pensamos aqui as encruzilhadas não apenas como mero encontro físico de ruas, e sim seguindo a gramática proposta por Simas e Rufino (2018, p. 20), como o tempo e o espaço onde o homem comum desfere os contragolpes. São as possibilidades de interação e relacionamento entre a crença e o real, que se amalgamam para deixar fluir a energia vital presente em objetos, práticas corporais rituais e sacralizadas que deixam aflorar o encantamento.
4. Anterior mesmo a estes projetos apresentados durante a elaboração do “Porto Maravilha”, que é o livro “Morro da Conceição: da memória ao futuro”, onde são abordadas tentativas anteriores de promover a “revitalização” da área, ainda durante a gestão do Prefeito e também arquiteto Luiz Paulo Conde que governou a cidade entre os anos 1997 e 2001 (SIGAUD; PINHO, 2000).
5. Sob o pretexto de garantir a liberdade individual de circulação, tais reformas foram motivadas pela urgência de Napoleão III em reprimir as desordens e convulsões sociais provocadas pelos movimentos de operários que levantavam barricadas, melhorar as condições de higiene da tumultuada Paris da época, cujo miolo se caracterizava por vielas lúgubres de casas amontoadas, ruas estreitas nas quais faltavam ar puro e luz solar. (Bradbury e Mc Farlene, 1989).
6. A XV edição dos Jogos Pan-Americanos de 2007 foi realizada no Rio de Janeiro, a cidade foi eleita como sede dos Jogos em 2002. Nos cinco anos de preparação, diversos locais de competição foram construídos ou reformados, muitos deles na região portuária, cujas intervenções mostraram-se pontuais e fragmentárias, sem apresentar uma visão global do espaço urbano nem a pretensão de reestruturá-lo. Os maiores beneficiados foram certamente as empresas de construção civil e os incorporadores imobiliários (Bienenstein et al., 2007).
7. A CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbanos da Região do Porto do Rio de Janeiro) é uma empresa que se define como uma Parceria Público-Privada - PPP do projeto Porto Maravilha. Ela é responsável pela gestão e ordenamento em quesitos como a coleta de lixo, o controle de tráfego e a concessão de licenças para o uso do espaço público. As PPP buscam escapar das burocracias governamentais e regulamentos da máquina pública para facilitar as formatações jurídico-administrativas e financeiras para arrecadarem investimentos e executarem os projetos que transformam muitas localidades da cidade.
8. A CDURP é responsável pelos editais e normativas para a realização de feiras na região portuária da cidade por produtores de gastronomia e artesanato. Para qualquer evento no espaço público da Orla Conde, os produtores de eventos precisam solicitar à empresa um “Alvará de Autorização Transitória”. Corresponde à Gerência de Desenvolvimento Econômico e Social da CDURP verificar a disponibilidade da área na data solicitada.
9. O *AquaRio* merece mais que estas poucas linhas, basta por ora dizer que o moderno aquário foi 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. (Portal G1, 2015).

10. O site oficial da *Rio Star* indica que para chegar na atração existem apenas duas opções: de VLT (com acesso pela Estação Cidade do Samba) e de carro (com estacionamento privado no Edifício AQWA Corporate), e nada menciona da Orla Conde, nem das possibilidades de ir a pé ou de bicicleta.

11. Os nomes aqui mencionados são fictícios para preservarmos as identidades dos funcionários da *Rio Star*.

12. Disponível em: <https://www.gramadoparks.com.br/>, Acesso em 20 Out 2021

13. A multipropriedade seria uma nova forma criativa de investimento, um sistema inovador, que permite que os investidores desfrutem de forma sustentável de suas férias. Segundo as palavras textuais do consultor, seríamos donos "de uma vida inteira de férias, com flexibilidade e intercâmbio em diversos destinos pelo mundo, por toda a vida". Poderíamos escolher passar férias em qualquer lugar do mundo, segundo o catálogo de destinos que nos foi apresentado, e que exibia uma série de *resorts* de arquitetura padronizada, onde o que de fato mudava era o local onde estes se encontravam.

14. Disponível em: <https://www.gramadoparks.com.br>, Acesso em 20/10/2021

15. Importante frisar que a roda-gigante mantém um giro contínuo e os visitantes têm que entrar e sair das cabines com ela em movimento.

16. Durante a pandemia um funcionário limpa cada cabine após a saída de cada grupo. O procedimento é feito em não mais que 10 segundos.

RESUMOS

Este artigo pretende focar a paisagem do percurso da "Orla Conde" que margeia o renovado porto da cidade do Rio de Janeiro. A partir da observação participante, análises de discursos, retóricas publicitárias e imagéticas, nos permitimos analisar a enorme distância entre conceitos usados no contexto das reformas urbanas empreendidas e o que de fato há para se experienciar na paisagem circundante. Tal percurso tem como ponto de chegada uma recém inaugurada roda-gigante, cujo slogan publicitário nos convida para apreciar "a melhor vista da felicidade". Nosso recurso analítico é a descrição e a prática do percurso proposto e, ao fazê-lo, nos interrogamos sobre as possibilidades de flunar e de se encantar no espaço linear que propõe o trajeto fixo, apoiado numa linha projetual que não nos convida a desvios nem encruzilhadas e que nos conduz para um artefato de fantasia e de entretenimento direcionado apenas para o consumo visual da paisagem.

This article aims to explore the landscape of the "Orla Conde" route that borders the renovated port of Rio de Janeiro city. From participant observation, discourse analysis, advertising and imagery rhetoric, we allow ourselves to analyze the huge gap between concepts used in the context of urban reforms undertaken and what actually is to be experienced in the surrounding landscape. This route has as its arrival point a recently inaugurated Ferris wheel, whose advertising slogan invites us to enjoy "the best view of happiness". Our analitic resource is the description and practice of the proposed route and, in doing so, we wonder about the possibilities

of wandering and enchanting ourselves in a merely linear space with a fixed route, supported by a design line that does not insinuate or invite us to deviations nor crossroads and that leads us to an artifact of fantasy and entertainment intended only for its visual consumption.

ÍNDICE

Mots-clés: porto maravilha, orla conde / boulevard olímpico, paisagem de consumo, encantamento, fantasia

Keywords: porto maravilha, orla conde / olímpic boulevard, landscape of consumption, fantasy, enchantment

AUTORES

ANTÔNIO AGENOR BARBOSA

aamelobarbosa@gmail.com

Arquiteto e Urbanista, Doutor em Antropologia Cultural (PPGSA - IFCS - UFRJ). Professor Adjunto no Departamento de Projeto, História e Teoria (DPHT) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora (FAU - UFJF). Pesquisador do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Espaço, Simbolismo e Poder (NESP - IFCS/UFRJ)
<https://orcid.org/0000-0001-5697-649X>

LUZ STELLA RODRÍGUEZ CÁCERES

lunsella@gmail.com

Antropóloga pela Universidad Nacional de Colombia
Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro
Pesquisadora de Pós-Doutorado do Grupo de pesquisa Arte, Cultura e Poder da
Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais (PPCIS)
Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ)
<https://orcid.org/0000-0002-9452-3907>