

## Entre Memórias e Futurismos: Enquadramentos Sobre o Projeto Porto Maravilha, Cidade do Rio de Janeiro

*Between memories and futurisms: frameworks on the Porto Maravilha project, city of Rio de Janeiro*

**Mayã Martins**

---



**Edição electrónica**

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/2584>

DOI: 10.4000/pontourbe.2584

ISSN: 1981-3341

**Editora**

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

**Referência eletrónica**

Mayã Martins, « Entre Memórias e Futurismos: Enquadramentos Sobre o Projeto Porto Maravilha, Cidade do Rio de Janeiro », *Ponto Urbe* [Online], 16 | 2015, posto online no dia 31 julho 2015, consultado o 19 abril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/2584> ; DOI : 10.4000/pontourbe.2584

---

Este documento foi criado de forma automática no dia 19 Abril 2019.

© NAU

---

# *Entre Memórias e Futurismos: Enquadramentos Sobre o Projeto Porto Maravilha, Cidade do Rio de Janeiro*

*Between memories and futurisms: frameworks on the Porto Maravilha project,  
city of Rio de Janeiro*

**Mayã Martins**

---

## **O Projeto – Introdução**

- <sup>1</sup> O final dos anos 2000 marca a temporalidade da região portuária da cidade do Rio de Janeiro com um polêmico projeto urbanístico, o Porto Maravilha, que desde então concentra atenções da gestão pública e da mídia, entre outros agentes. Este artigo apresenta parte do resultado de uma pesquisa de mestrado<sup>1</sup> desenvolvida no período de 2011 a 2013 com foco nos discursos sobre o projeto Porto Maravilha que, em diálogo com outras configurações da cidade, são sustentados pela perspectiva do embelezamento. Os instrumentos metodológicos utilizados foram a sistematização de fontes de imprensa e da gestão pública, trabalho de campo etnográfico e análise de reuniões e de eventos relacionados ao projeto.
- <sup>2</sup> O objetivo do recorte da pesquisa apresentado neste texto é o de compreender a referência de cidade que vem sendo construída, influenciada por cidades estrangeiras e repleta por grandes e controversas mutações<sup>2</sup>. Trata-se do acompanhamento, contextualizado, do período de um processo que inevitavelmente terá desdobramentos. Especificamente neste recorte questiono-me sobre como são constituídos os marcadores de prestígio da Região Portuária no desenrolar do projeto, que incitou interesses e disputas. No desenvolvimento do Porto Maravilha joga-se tanto com as ideias de valorização do passado e da memória quanto com as de avanço tecnológico e de

futurismo, como poderá ser percebido por meio das entradas etnográficas que serão apresentadas.

- 3 O termo projeto passa a ser comumente utilizado a partir da década de 1960, em confluência com um enfoque do planejamento urbano em “operações pontuais em detrimento da ideia da cidade como um todo e do alcance do processo de intervenção” (RUBINO 2006:69). A qualificação do processo de um projeto é disputada. São várias as palavras usadas para tentar sistematizar o que é um projeto ou uma intervenção urbanística, tais como revitalização, reurbanização, reforma, remodelação, requalificação, reabilitação e seus análogos. Em todas esses termos há uma ideia de ineditismo, com amenização do potencial brusco da força interventora. Rubino (2009:35), inspirada em Bresciani (2001:343 *apud* RUBINO 2009:35), aponta ainda o risco da perda do sentido dos termos com a pluralidade de nomeações. Neste texto optou-se, deste modo, por utilizar palavras mais neutras e com apelo mais palpável, como implantação do projeto, obras e intervenções urbanísticas.
- 4 Em junho de 2009, a Prefeitura, a partir da Lei Municipal Complementar n° 101/2009 e com o apoio dos níveis de poder federal e estadual, propõe o projeto como prioridade política, inserido nas diretrizes do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária, o PORTO DO RIO, o qual começou a ser desenvolvido em 2001. A Prefeitura e o Governo do Estado contam, cada um, com 6 % dos terrenos da região, enquanto o Governo Federal possui a maior parte dos lotes, 62%, (INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS 2003). O eixo do projeto move-se a partir de um consórcio, nomeado Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico (Aeiu). Os limites dos cerca de 5 milhões de metros quadrados de abrangência são definidos, basicamente, por três grandes avenidas da área central da cidade: Presidente Vargas, Rio Branco, Francisco Bicalho e Rodrigues Alves, esta a única localizada dentro dos contornos oficiais da Região Portuária.
- 5 Simultaneamente à lei de criação da operação urbana é promulgada a Lei Municipal Complementar n° 102/2009, instituidora da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), gestora da área de especial interesse recém criada, e, por consequência, prestadora de contas à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e participante, na Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), de grupo para aprovação de empreendimentos imobiliários. A CDURP é a responsável, numa esfera mais ampla, por articular as conexões entre a prefeitura, demais órgãos públicos e as Parcerias Público Privadas (PPPs), cujo maior expoente é o consórcio Porto Novo, formado pelas empreiteiras Norberto Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia, vencedor da primeira PPP da cidade.

## A retórica do abandono

- 6 A Região Portuária está, pelas classificações da Prefeitura, localizada na Área de Planejamento Centro, a AP 1, e é composta pelos bairros Caju, Santo Cristo, Saúde e Gamboa, com um total, segundo os dados censitários de 2010, de 17.368 domicílios e 48.664 habitantes de população residente, distribuídos em uma área territorial de 8,4 quilômetros quadrados<sup>3</sup>. Essa região ocupa, desde o final dos anos 2000, uma posição paradoxal, ainda que recorrente em vista das dinâmicas urbanas: situa-se na área central, próxima dos serviços e com ampla oferta de transportes para toda a cidade, mas era considerada em decadência e, por isso, pouco valorizada, especialmente para a moradia

das classes médias. Tal visão é corroborada pelo prefeito Eduardo Paes em suas falas sobre o projeto: “(...) é, de fato, o ressurgimento de uma região da cidade que tinha sido completamente degradada”<sup>4</sup>.

- 7 Os discursos sobre a falta de vida e a decadência são constantes nas justificativas para a implantação do projeto Porto Maravilha. A “retórica do abandono” sobre as áreas centrais tende a destacar a saída de pessoas, mas não lida com aqueles que chegam ou mesmo permanecem em tais locais. As intervenções urbanísticas no centro surgem não apenas como possibilidade de reverter a situação considerada degradada, compreendida nos discursos pela falta de investimentos em infraestrutura urbana e suas consequências de abandono da posição de referência na cidade, como se tornam justificáveis em contraposição às possíveis novas centralidades e às formas de crescimento que as produziram. No caso do Rio de Janeiro, de acordo com o prefeito Eduardo Paes: “É uma mudança na lógica de crescimento do Rio, que sempre fugiu do Centro, sempre foi em direção à Zona Oeste”<sup>5</sup>.
- 8 A concentração das atividades econômicas na área central da cidade do Rio de Janeiro e a competição pelo uso do solo habitacional para outros fins geraram, durante o século XX, o deslocamento de parte considerável da população, num movimento crescente para o norte, o oeste e o sul da cidade (MALLMANN 2010:108). A deterioração do habitar no Centro é acompanhada pela expansão e valorização de outros bairros, que são a ele contrapostos e surgem como novas áreas de moradia e demais usos. A formação de novas centralidades não se confunde com a ida das elites para outros espaços urbanos, o que é algo constitutivo, mas não suficiente para caracterizá-la. Há outros fatores potencialmente agitadores de novas centralidades, como a concentração territorial do setor terciário moderno e a retórica da grande imprensa sobre os “novos centros”.
- 9 O mapa de prestígio da cidade voltou-se principalmente para a Zona Sul, sobretudo para o bairro de Copacabana, transferindo para a orla do sul da cidade a parcela da população de renda mais elevada e intermediária (VELHO 1973). Nos anos 1960 o bairro de Copacabana perde parte de sua imponência em razão da alta densidade demográfica, que torna sua composição social mais heterogênea (ENDERS 2002:261; O’DONNELL 2013:13). Nas décadas seguintes, o mapa de prestígio da cidade segue na direção oeste da orla (VELHO 1973:82-85), sobretudo para os bairros Ipanema e Barra da Tijuca, ampliando a centralidade carioca. O estímulo para a conformação de áreas nobres no eixo sudoeste partiu não apenas das empresas privadas. Ao contrário, as novas conformações foram impulsionadas substancialmente pelo poder público. Em Copacabana foi a Prefeitura quem intimou a companhia de bondes para acelerar as obras de perfuração de túneis conectores às áreas centrais (ABREU 1987:63).
- 10 Os estímulos governamentais para a expansão da cidade não ocorrem somente por meio de subsídios para os deslocamentos das elites. Há incentivo tanto para o estabelecimento das camadas nobres no eixo sudoeste, em direção à Barra da Tijuca, com infraestrutura urbana que favorece grandes complexos imobiliários, quanto para a consolidação dos subúrbios como áreas não mais rurais, no sentido ao extremo noroeste, para onde é impulsionada a ocupação por meio de linhas de trem e da mudança forçada para conjuntos habitacionais movidos pelas remoções de favelas que ocorriam no outro vetor para a valorização e a especulação imobiliária.
- 11 A expulsão da população para os subúrbios ocorre também pela iniciativa privada, com processos informais de elevação de preços de terrenos em áreas enobrecidas, ainda que o

aumento de prestígio comumente seja fomentado antes pelo poder público (ABREU 1987:26). Observa-se como a especulação imobiliária e seus incentivos estão relacionados aos direcionamentos de quais lugares são selecionados para serem enobrecidos. Entendo enobrecimento como um termo usado para expressar o apoderamento de um espaço através de seus bens, aumentando o seu renome. O enobrecimento relaciona-se assim aos ornamentos promovidos de modo estratégico na infraestrutura urbana e à distinção social que eles mediam (RUBINO 2009:30-38).

- 12 No caso do atual contexto da Região Portuária, a Prefeitura possui expectativas quanto ao aumento do seu uso habitacional nos próximos anos. De acordo com o Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP)<sup>6</sup>, a expectativa de crescimento dos bairros da Região Portuária do ano de 2010 ao de 2020 é de 13,16%, enquanto o crescimento esperado do bairro Centro é de 3,59%. A Barra da Tijuca continua com a previsão de amplo crescimento populacional, de 30,99%, enquanto a Zona Sul já demonstra a saturação dos empreendimentos imobiliários, com expectativa de que Copacabana cresça 0,01% no período – bairro esse que entre 1920 e 1970 cresceu 1500%, sete vezes mais que a cidade em geral (VELHO 1973:23-28).

## O Retorno (Para Quem?) Ao Centro

- 13 As ideias para intervenções urbanísticas na Região Portuária do Rio de Janeiro não são, contudo, uma novidade (MAGALHÃES 2011; MOREIRA 2011). Desde os anos 1970 há a busca de alternativas urbanísticas para esse espaço, com a recorrência de usar como modelos projetos implantados no exterior (MOREIRA 2011). O atual projeto também possui cidades internacionais como modelo. Segundo as diretrizes do Porto Maravilha, a inspiração advém dos planos urbanísticos nas áreas portuárias de São Francisco (EUA), Buenos Aires (Argentina) e, especialmente, Barcelona (Espanha). Barcelona é a cidade que mais se destaca na prática discursiva de referências para o projeto. Segundo o prefeito Eduardo Paes, “Barcelona é o grande exemplo de transformação com a Olimpíada”<sup>7</sup> e “um elemento permanente de inspiração”<sup>8</sup>. Embora considere a existência de uma certa transnacionalidade dos grandes projetos urbanos contemporâneos, suponho interessante pensar essa ênfase do Porto Maravilha em Barcelona, percebendo a relação não como modelo, mas como influência e até mesmo justificativa ou legitimação ancorados em um projeto anterior que é considerado um sucesso.
- 14 Em junho de 2012 ocorreu a II Conexão Rio – Barcelona, evento organizado pela Prefeitura e realizado no Palácio da Cidade, uma de suas sedes. Estiveram presentes representantes da CDURP, do Porto Novo, da Solace, incorporadora de quatro empresas privadas para atuação no subprojeto Porto Olímpico, e do escritório espanhol de Arquitetura Alonso Balaguer, responsável por parte do projeto olímpico de Barcelona e que se associou ao arquiteto João Pedro Backheuser, do escritório Blac Arquitetura e Cidade, para concorrer no edital do concurso arquitetônico para elaboração do subprojeto Porto Olímpico, no qual foram os vencedores<sup>9</sup>. No evento, em que estive presente, foi distribuído, em publicação amplamente ilustrada, o plano estratégico da cidade para 2016, um DVD com comparações entre Rio de Janeiro e Barcelona, bem como se realizou uma visita guiada às principais obras, selecionadas pelos organizadores, do projeto Porto Maravilha, com distribuição de mapa do percurso.
- 15 A presidente da Empresa Olímpica Municipal reforça a inspiração propagandeada por Paes: “O que eles fizeram no porto de lá [Barcelona] é o principal exemplo que temos que

seguir. Eles se preocuparam desde o início em transformar a cidade”<sup>10</sup>. Há também o interesse de escritórios arquitetônicos que desenvolveram projetos em Barcelona para investir no Rio. Além do já mencionado escritório Alonso Balaguer, o arquiteto espanhol Santiago Calatrava, autor de projetos da Barcelona olímpica, é o responsável pelo desenho do igualmente ousado Museu do Amanhã, cujas obras integram o Porto Maravilha.

- 16 Ao situar o processo de revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro num contexto mais amplo, percebe-se que diferentes dimensões marcam o protagonismo das áreas centrais de cidades ao redor do planeta. O enobrecimento de áreas centrais na América Latina faz parte de uma tendência que tem se propagado em outras partes do mundo: Inner Harbor, Baltimore (EUA); London Docklands, Londres (Reino Unido); Battery Park City, Barcelona (Espanha); Nova Iorque (EUA); La Défense, Paris (França); Vila Olímpica. São todas áreas antes consideradas como decadentes que deram lugar a grandes complexos imobiliários, que passaram a representar uma nova centralidade em seus contextos.
- 17 O processo de “retorno ao centro” segue a feição da promoção do centro tradicional, que se justifica pela perda de moradores e declínio, atravessa mudanças contidas pela burocratização do setor imobiliário e se consolida por meio da verticalização e do reforço na expulsão dos moradores antigos para a atração de um novo, e com maior poder financeiro, perfil de residentes (FRÚGOLI JR. 2006:21, 22). Especificamente sobre as áreas portuárias, as motivações englobam as mudanças nas atividades de comércio marítimo, que prescindiram da quantidade de espaço anteriormente necessária para estocagem de mercadorias (MAGALHÃES 2011: sem paginação). Gera-se, assim, espaço, em geral de posse do poder público, vago e com boa localização, como é o caso da Região Portuária do Rio de Janeiro, que tem a maior parte dos terrenos de propriedade do governo federal.
- 18 As novas centralidades, desta forma, não são apenas moldadas pelo aparecimento de novas áreas centrais, mas também pela reativação de interesses em áreas que já possuíram poder hegemônico na vida cidadina e que são reformuladas para o retorno a esse espaço central, ainda que isso acarrete mudanças descaracterizantes e que não reflitam os interesses dos que nela residem e comercializam (FRÚGOLI JR. 2006:21, 22). Os projetos de renovação urbana são, de acordo com Campos Neto e Somekh (2005: sem paginação), hasteados em áreas industriais e portuárias principalmente pela boa localização, em geral próxima das – ou nas – áreas centrais antigas, por vezes conhecidas também como “centros históricos”.

## Os patrimônios acionados – sentidos da memória

- 19 A conservação de marcas de uma identidade antiga, relacionada historicamente a uma narrativa de nascimento da cidade, às suas áreas centrais e ao seu desenvolvimento em épocas mais ou menos mitificadas é um forte elemento que compõe o patrimônio de um espaço ou, até mesmo, o constitui em patrimônio (CORDEIRO E COSTA 1999:58-79). Essa valorização dos discursos em torno da identidade local é, em geral, seguida de apelos à preservação do patrimônio histórico edificado (BOTELHO 2006:45-67). A articulação entre esses elementos começa a aparecer de forma mais clara na Região Portuária com o processo de implantação do projeto Porto Maravilha, pois as obras perpassam áreas que possuem diversos imóveis tombados e outros em processo de tombamento.

- 20 Os sentidos do patrimônio são construídos a partir de recortes sobre a cidade que selecionam os elementos mais significativos para a construção de sua singularidade. No caso do Porto Maravilha, a espacialização e a materialização da cultura nas áreas centrais, notoriamente sob a forma de patrimônio, são justificativas para a escolha da Região Portuária como um espaço para a implantação de modificações urbanas, como já exposto a partir das análises sobre o projeto. A história desse espaço e sua importância para a memória da cidade tornariam como inadmissível a considerada pouca circulação na área por quem não é habitante. Contudo, esses temas relacionados à patrimonialização também ganham força a partir de lutas a posteriori, como será exposto no decorrer do texto.
- 21 As áreas centrais são em geral as regiões de maior acessibilidade e concentração de diversos equipamentos, além de deterem os marcos de memória da cidade e seus diversos significados. No centro do Rio de Janeiro, a chamada Área Central de Negócios (ACN) é envolvida pelas Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APACs), que cobrem aproximadamente 70% do espaço do Centro e possuem juntas cerca de 3.000 edificações protegidas, as quais formam o núcleo histórico carioca. A Região Portuária já contava com imóveis tombados como patrimônio anteriormente ao projeto, mas as obras que o envolvem convergem interesses e constroem novos processos de reconhecimento patrimonial.
- 22 As obras do projeto Porto Maravilha têm revelado novas áreas de proteção do patrimônio cultural com a descoberta em 2012 de ruínas do Cais do Valongo e do Cais da Imperatriz, então embaixo da Av. Barão de Tefé <sup>11</sup>. A atenção popular ao conjunto de achados pressionou a gestão pública a instaurar, ainda em 2012, o projeto Urbanístico, Museológico e Arquitetônico do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana na Região Portuária do Rio de Janeiro, apresentado em junho de 2012 a partir dos estudos de um grupo de trabalho criado em 2011 e efetivado por meio do decreto nº 34803. Esse projeto foi lançado em uma audiência pública promovida no galpão da Ação e Cidadania na Gamboa em parceria com o Grupo de Trabalho Curatorial dos achados arqueológicos nas obras do Porto Maravilha. Há na carta recomendações para preservação e, sobretudo, concessão de incentivos à apreciação do patrimônio, tanto o recém-catalogado quanto o já existente como tal antes das obras.
- 23 Interessa notar que os discursos sobre os patrimônios vão se articulando e aderindo a múltiplos interesses, desde políticas de Estado às estratégias de reconhecimento do pertencimento a um lugar (LIMA FILHO 2012:115). Essas dinâmicas podem ser ambíguas: “Em geral, trata-se de reivindicações identitárias, fundadas numa memória coletiva ou numa narrativa histórica, mas, evidentemente, envolvendo interesses muito concretos de ordem social e econômica” (GONÇALVES 2012:60). O próprio conceito de patrimônio está em expansão. Gonçalves considera que desde a primeira metade da década de 1990 mudanças apontam para a falta de hegemonia do Estado na nomeação do que é patrimônio, incorporando ao debate organizações não governamentais, movimentos sociais e empresas (2012:63, 64).
- 24 Na Região Portuária as obras do projeto Porto Maravilha têm revelado novas áreas de proteção do patrimônio com a descoberta de ruínas do Cais do Valongo e do Cais da Imperatriz. Em escavações, no centro das obras do Porto Maravilha, foram encontrados, abaixo do monumento que informa a existência do Cais da Imperatriz, o cais referido e, logo abaixo, o Cais do Valongo, berço da chegada dos africanos escravizados na cidade. O Cais do Valongo foi soterrado, em uma sobreposição emblemática, no ano de 1843 para a

chegada da imperatriz Teresa Cristina, cônjuge do imperador D. Pedro II (MELLO 2003:35, 36).

- 25 A tentativa de provocar esquecimento do Cais do Valongo perde seu mérito na materialidade encontrada nas escavações. Na visão da coordenadora da equipe de Arqueologia que supervisiona as obras do Porto Maravilha, a professora Tânia Andrade Lima, empenha-se uma “arqueologia ativista que é uma ‘ferramenta poderosa’ para reavivar o que se intencionou apagar das lembranças históricas, numa forçada amnésia social”<sup>12</sup>. Há, entretanto, o risco de pensar o patrimônio como resgate, em uma visão voltada para suas articulações políticas, ao invés de pensá-lo teoricamente como uma construção. Deve-se ter em mente que tal criação, quando alçada à condição de patrimônio, pode fazer justiça ou não a quem foi oprimido.
- 26 Os discursos sobre patrimônio podem se apresentar, desta forma, com forte agência política. O Cais do Valongo foi, em pouco tempo após o fim de sua recuperação, ressignificado e incorporado ao cotidiano dos lugares e grupos que são referência no passado afrodescendente. Como enfatiza Guimarães sobre outros casos que envolvem discursos acerca do patrimônio na Região Portuária, “ações de patrimonialização são passíveis de serem utilizadas não apenas como forma de reconhecimento da diversidade cultural, mas também de mediação de lutas políticas” (2012:299). Os sentidos do passado da Região Portuária são, assim, atualizados por meio de eventos pontuais no calendário festivo do lugar, como a teatralização de seus temas.
- 27 Pude acompanhar e, em certos momentos, participar de eventos que dialogam com a memória, o imaginário e as expectativas sobre a Região Portuária. Durante a pesquisa passei pela experiência de estar em uma oficina para ensino de pernas de pau patrocinada pela concessionária Porto Novo. A oficina era uma proposta da Companhia Brasileira de Mistérios e Novidades, com sede no bairro da Gamboa e voltada para o teatro e a dança sobre pernas de pau. A vivência na oficina permitiu perceber algumas dinâmicas contemporâneas de ressignificação da Região Portuária.
- 28 A minha primeira incursão como penalta ocorreu na anual Procissão de Todos os Santos, promovida pela Cia. Brasileira de Mistérios e Novidades no dia 1º de novembro, em conjunto com grupos de tradição negra. Naquele ano, em 2012, a concentração e a saída do cortejo foram transferidas do lugar anterior, em uma praça, para o último lance das escadas que circundam o acesso ao sítio arqueológico do Cais Valongo, escolhido por sua força simbólica. Outro exemplo de atualização dos usos simbólicos são as rodas de capoeira que passaram a ser praticadas ao lado do Cais do Valongo. Segundo Carlo Alexandre Teixeira da Silva, mestre de capoeira e organizador do evento, em entrevista à *Revista de História*: “A roda é importante para falar sobre a história da cidade, especialmente as descobertas arqueológicas”<sup>13</sup>.
- 29 A inclusão das experiências de participação como penalta foi pensada meses após o início da prática. Nas primeiras visitas me identifiquei com as atividades do grupo e me envolvi pessoalmente com as aulas e em apresentações. Havia decidido não abordar na dissertação a minha convivência na companhia, pois acreditava que não teria importância acadêmica, e continuei as aulas apenas por interesse pessoal. Porém, a partir de um evento no Carnaval, senti que não poderia mais ignorar um relato sobre a oficina de perna de pau e, especialmente, o desenvolvimento do desfile do bloco Escravos da Mauá.

## Trajeto invertido – a vivência da patrimonialização

- 30 Alguns meses após a Procissão de Todos os Santos, no período carnavalesco, novamente saímos às ruas com pernas de pau e fantasias. Entre tapumes, cavaletes e cones que marcam um cenário de obras, um bloco de carnaval tradicional da cidade do Rio de Janeiro muda o seu trajeto em direção às ruas que são alvo de mudanças. É a passagem, em 2013, do Escravos da Mauá, bloco integrante da Sebastiana, uma associação de blocos de carnaval de rua da Zona Sul e dos bairros Santa Teresa e Centro. O bloco desfila há duas décadas no domingo anterior ao do fim de semana de recesso e há algumas edições os pernaltas da Companhia Brasileira de Mistérios e Novidades performatizam o abre-alas do bloco.
- 31 Nos dois anos anteriores eu já havia acompanhado o bloco com intuito etnográfico e em 2013 adicionei à observação a aventura que é colaborar na construção desse Carnaval com a permanência em pernas de pau pelas quase cinco horas de circuito nas ruas dos bairros da Gamboa e da Saúde. Assim como em 2010<sup>14</sup>, quando o tema fora a relação entre passado e futuro da Região Portuária<sup>15</sup>, em 2013 o bloco recebeu o troféu do jornal O Globo de melhor bloco do ano<sup>16</sup>. O tema foi então sobre os “tesouros” da Região Portuária, confrontando o passado e suas referências africanas, que lhe concederam a alcunha de “Pequena África”<sup>17</sup>. O trajeto do Escravos da Mauá - e esse é o dado mais importante - foi modificado. Durante os outros vinte anos de existência do bloco fora feito um itinerário que começava na Região Portuária mas se direcionava à Região Administrativa Central, que concentra as atividades de negócios e comércio. Em 2012, em decorrência das obras do Porto Maravilha no Lgo. São Francisco da Prainha, o trajeto foi alterado, mas com a permanência do fluxo rumo à área de negócios do Centro.
- 32 A proposta de valorização da Região Portuária foi levada a novas fronteiras – simbólicas e físicas em 2013. Com a motivação do tema histórico do samba e também com o contexto das intervenções urbanísticas contemporâneas, o bloco fez o caminho inverso, rumo somente às ruas da Região Portuária, com paradas estratégicas, didaticamente encenadas e explicadas, em pontos considerados marcantes para a história do lugar. Há o suporte para uma troca simbólica e social em que há convergências, com a produção de signos comuns.
- 33 O desfile, que agregou milhares de foliões, partiu da concentração no Lgo. São Francisco da Prainha, já modificado pelas obras do Porto Maravilha. As paradas do bloco por lugares marcantes no circuito já estavam programadas e ensaiadas pelos grupos que compunham o desfile, incluindo, além da organização do Escravos da Mauá e da Cia. Brasileira de Mistérios e Novidades, outros dezenove grupos. A composição dos pernaltas da companhia estava dividida em três partes. À esquerda, no sentido do fluxo pelas ruas, estavam as figuras representantes da tradição negra. À direita, eram os personagens do Brasil Imperial e da tradição portuguesa. No centro seguiam aproximadamente uma dezena de marinheiros, dos quais quatro carregavam um dossel fornecendo abrigo à personagem caracterizada de Iemanjá. Atrás das três formações seguiam dois bate-bolas, também conhecidos como clóvis, e ao redor de todos circulavam quatro diabos, abrindo o caminho.
- 34 Seguimos pela R. Sacadura Cabral com parada a poucos metros da Lgo. Prainha, na Pedra do Sal, à esquerda, com homenagem aos baluartes do samba. Mais à frente, à direita, houve outra parada, na esquina da R. Sacadura Cabral com a R. Camerino, onde se

localizava o Mercado de Escravos do Valongo. As ficções – no sentido de criação – sobre a Região Portuária foram sendo construídas através de dramatizações ao longo do percurso. Ao lado do sítio arqueológico do Cais do Valongo e do Cais da Imperatriz, por exemplo, foi encenado um encontro imaginário entre as tradições negra e portuguesa, com o cumprimento entre os reis e os imperadores.

- 35 Ao final da R. Sacadura Cabral, chegando à Pça. Cel. Assunção, mais conhecida como Pça. da Harmonia, alguns dos pernaltas passaram a segurar estandartes de blocos da Região Portuária em atuação e outros já extintos. Com os pernaltas empunhando estandartes desenvolveu-se mais um ponto de destaque no circuito do bloco. Em frente ao Sindicato dos Estivadores do Rio de Janeiro, na R. Antônio Lage, o Escravos da Mauá fez uma inédita ruptura provisória do samba. A homenagem foi à figura de João Cândido, conhecido como o Almirante Negro, que se tornou estivador após o banimento da Marinha em razão da liderança na Revolta da Chibata, em 1910. Dali, após quase cinco horas de desfile, dividiu-se para o retorno, com uma parte dos pernaltas seguindo por um caminho mais curto até a R. Sacadura Cabral, pela R. Edgar Gordilho, e outra parte andando até o final da Av. Venezuela, em que forma esquina com a R. Sacadura Cabral.
- 36 As típicas ventarolas de Carnaval<sup>18</sup>, distribuídas para os foliões amenizarem o calor do dia, continham, além da letra do samba, um mapa do circuito traçado pelo bloco com treze lugares marcados como simbólicos, incluindo outros marcos além dos que foram lócus das dramatizações ao longo do percurso: Lgo. da Prainha, Pedra do Sal, Jardim do Valongo, Cais da Imperatriz e Cais do Valongo, sede do Coração das Meninas, sede da Cia. de Misterios e Novidades, Cemitério dos Pretos Novos, Pça. da Harmonia, sede do Cordão do Prata Preta, sede do Sindicato dos Estivadores, Pça. Mauá, Mosteiro de São Bento e Igreja de São Francisco da Prainha.



Ventarola (frente e verso) distribuída no desfile do Escravos da Mauá de 2013. Acervo da autora.

- 37 O trajeto foi alterado contemplando locais de interesse histórico na Região Portuária, revelando os cenários alvos das mudanças em curso com o Porto Maravilha. O novo trajeto do Escravos da Mauá revela uma mútua afetação entre o espaço físico e o espaço social. O simbolismo perpassa as ruas e concede destaque a edificações e marcos paradigmáticos, os quais, por sua vez, não possuem sentido em si mesmos, mas sim nessa determinada conformação de um circuito concreto que só faz sentido em conjunto, tornando palpável a trajetória da Região Portuária que se quer contar.

- 38 A vivência da patrimonialização é necessária para atualizar o significado e as potências da ação política no que é considerado patrimônio: “O patrimônio existe como força política na medida em que é teatralizado: em comemorações, monumentos e museus” (CANCLINI 1989:162). Na Região Portuária, as intervenções urbanísticas jogam com a força do apelo da memória e estabelecem uma relação de mútua afetação com a patrimonialização, com, como observa Vassallo em suas pesquisas contemporâneas na área, a repercussão em uma “valorização progressiva do seu passado negro-africano e dos sítios arqueológicos a ele relacionados” (2012:2).

## Âncoras fixadas no porto – *lieu d’avoir* e *lieu de memoire*

- 39 O patrimônio como recurso serve tanto à cidadania quanto ao turismo através de sua visitação, podendo construir consensos com facilidade, justificando as intervenções sobre o espaço público (LUZ 2008:162). Pode-se perceber contemporaneamente o estabelecimento de narrativas relacionadas às novas intenções de construção da Região Portuária como destino turístico. Vassallo considera nesse contexto a vigência de um processo em que “certos locais e práticas são alçados à categoria de patrimônio histórico e cultural e tornam-se alvo de roteiros turísticos” (2012:2). Na descrição do Porto Maravilha no plano estratégico da Prefeitura nomeado “Rio de Janeiro 2013-2016”: “valorização do patrimônio histórico e cultural e incremento do turismo na região”.
- 40 As referências turísticas da cidade têm sido recentemente negociadas e deslocadas para a Região Portuária, que se cerca não apenas de valores históricos, reavivados ocasionalmente pelas obras, como, sobretudo, se vale de visões de uma cidade do Rio de Janeiro futurista e aberta às dinâmicas internacionais, com projetos inspirados em modelos estrangeiros e de forte apelo ao novo e ao sublime. Com interesses na imagem do Rio de Janeiro para o exterior, são viabilizados projetos de grandes dimensões que remetem ao espetacular, dos quais o Porto Maravilha, conjugando ideias de patrimônio e de novidade, sintetiza visões do que é um Rio de Janeiro embelezado e turístico. Trata-se de pensar como obras e lugares selecionados como potencialmente turísticos vão sendo compostos e quais os discursos são articulados.
- 41 O Rio de Janeiro, segundo pesquisa publicada em 2014<sup>19</sup>, é o sétimo destino da América Latina que mais recebe visitantes estrangeiros. As transformações na Região Portuária integram um processo generalizado de implantação de uma cidade ainda mais turística ou, nas palavras do atual prefeito, Eduardo Paes, “mais desejada pelo turista”<sup>20</sup>. A Região Portuária destaca-se do atual cenário carioca por ser considerada como mais um ponto de visitação de uma cidade reconhecidamente turística. Buscou-se, portanto, perceber que especificidades vêm sendo trabalhadas na Região Portuária para o desenvolvimento do seu potencial turístico. No cronograma das obras do Porto Maravilha destacam-se equipamentos culturais urbanos “âncoras”, que buscam pesar positivamente nas avaliações do projeto de modo que este se torne pouco questionável. O termo âncora foi utilizado originalmente no comércio e incluiu-se posteriormente no léxico do poder público.
- 42 O equipamento tido como “o símbolo da revitalização da Zona Portuária” pelo atual prefeito é o Museu do Amanhã, cujo projeto foi elaborado pelo já citado arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Em processo de construção, a perspectiva do resultado tem

um design adequado ao seu nome, incomum e esplendoroso, caracteristicamente futurístico. O curador do Museu do Amanhã, o físico Luiz Alberto Oliveira, pesquisador do Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas (CBPF), fez uma apresentação no III Seminário Internacional Cidades, Futuros Possíveis, realizado em 2012 na cidade do Rio de Janeiro. Para Oliveira, o Museu do Amanhã é um “museu de possibilidades, museu de futuros possíveis”, que será estabelecido como um “marco arquitetônico e urbanístico da revitalização da Região Portuária”.

- 43 O Museu do Amanhã está inserido em um contexto de novas perspectivas frente aos museus. Segundo Gonçalves, o aumento dos processos de patrimonialização nos anos 1980 é acompanhado do incremento do número de museus (2012:60). É igualmente nos anos 1980 que se inicia um processo e aproximação entre as práticas de patrimonialização e de turismo: “Cada lugar que vem a ser reconhecido ‘patrimônio’ já é ou torna-se rapidamente uma atração turística” (GONÇALVES 2012:64, 65). O autor ressalta que, frente à hipervalorização dos museus, se deve lembrar que na primeira metade do século XX os museus eram diretamente relacionados ao passado, que era considerado “algo a ser superado, em busca do futuro, e não algo para ser celebrado” (GONÇALVES 2012:61).



Imagem de perspectiva do Museu do Amanhã. Fonte: Projeto Porto Maravilha. 2011.

- 44 Próximo ao futuro Museu do Amanhã está localizado o Museu de Arte do Rio (MAR), aberto em março de 2013 após dois cancelamentos de inauguração – em março e em novembro de 2012. O MAR congrega, a partir de projeto da Bernardes + Jacobsen Arquitetura, uma edificação do início do século XX, o Palacete Dom João VI (construído em 1912 e tombado no ano 2000), e outra mais recente, outrora em funcionamento como um terminal rodoviário. Em um prédio funciona o museu propriamente e em outro a Escola do Olhar, voltada para a educação continuada de professores e educadores. O MAR é gerido por uma parceria entre o poder público e empresas privadas, destacando-se a Prefeitura e a Fundação Roberto Marinho, sob a gestão do Instituto Odeon, uma iniciativa público-privada que dialoga com o ideário de Barcelona e com o de outras cidades no mundo.
- 45 Numa proposta de união do passado com o presente, o museu pode ser pensado à luz dos termos de *lieu d'avoir* e *lieu de memoire*, utilizados por Weskalnys (2010:31) com inspiração

nos trabalhos de Nora, sobre *lieu de memoire*, e de Jaffe e Onneweer, que cunharam o *lieu d'avoir* em alusão ao termo de Nora. É o lugar do devir, que conjuga expectativas e desejos para o futuro, e também o lugar de memória, vinculado às lembranças.

- 46 O percurso da visita ao museu começa no último andar, um terraço, que tem acesso gratuito, de onde se contempla o cenário que abrange o porto, a Ponte Rio – Niterói, o Museu do Amanhã em construção, parte do Morro da Conceição e o início da Av. Rio Branco, com os edifícios, de estilos contrastantes, “Av. Central”, que ostenta uma polêmica fachada de vidro, e o Edifício Joseph Gire, mais conhecido como Edifício “A Noite”, construído na década de 1920 e, por ser considerado um marco arquitetônico da cidade, tombado como patrimônio pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em abril de 2013<sup>21</sup>. No prelúdio da visita do MAR é a visão privilegiada da cidade que ganha o destaque.
- 47 Em seu primeiro mês de funcionamento o MAR tornou-se um dos espaços culturais mais visitados do Estado do Rio de Janeiro, recebendo 60 mil visitantes<sup>22</sup>. Antes mesmo de sua inauguração, o museu já mobilizava centenas de pessoas com o evento “O Morro e o Mar. Circuito Morro da Conceição e Arredores”, com a primeira edição realizada em setembro e a segunda em novembro de 2012. Participei da primeira edição, que durou o fim de semana dos dias 15 e 16 de setembro. O folheto de chamada para a participação no evento contém um tom aventureiro, voltado para quem não conhece a Região Portuária. Aliás, o próprio termo âncora citado também faz parte do vocabulário dos gestores do MAR, com o uso, como é de esperar, positivado.
- 48 Eram quatro roteiros gratuitos, com circuitos temáticos, com guias, terceirizados pela fundação Roberto Marinho. Os discursos da guia responsável pelo circuito que escolhi versaram sobre a decadência da região, caracterizando as ruas percorridas como uma “área abandonada há bastante tempo”. Todos acompanhavam os direcionamentos da guia através de um mapa que cada um recebia no início do trajeto. Quando chegamos ao alto do Morro da Conceição, foi a vez dos visitantes se pronunciarem. O deslumbre se tornava visível: “Olha a ponte!”, “Olha o Cristo, do outro lado!”, “Já pensou morar aqui... que beleza, heim?”; “Isto aqui vai atrair muito turista se o pessoal tiver consciência”.
- 49 Os moradores do Morro da Conceição, entretanto, não estavam satisfeitos com a incursão de tantas pessoas e suas câmeras nas ruas geralmente tranquilas do lugar. Em alguns postes pedia-se, em folha de papel com texto assinado pela associação de moradores do Morro da Conceição, para que não se tirasse fotos das fachadas das casas e das crianças. Situação semelhante, em outro contexto nacional, foi acompanhada por Leite (2007:228), em que a cena comum de uma visita turística tinha um sentido de estranhamento por ser realizada no período de implantação de uma intervenção urbanística: os moradores não estavam acostumados àquela frequência de desconhecidos em suas ruas, o que gerou uma relação de tensão com a alteridade que os visitava.

## A ausência que é vista como futuro

- 50 Para além dos museus, uma intervenção urbanística polêmica – e que lida com a tônica do que se pretende para o futuro da cidade – é a retirada do Viaduto da Perimetral, que possui o embelezamento como única justificativa, além de demandar mudanças estruturais para o controle do trânsito durante o seu processo para a não permanência. O léxico empregado para falar da obra é alvo de disputas. Enquanto o senso comum e os

favoráveis à permanência do viaduto chamam em geral o processo de derrubada ou de demolição, a Prefeitura e seus mediadores insistem no termo desmonte, sob a justificativa de que os restos do antigo viaduto servirão de material para outras obras. O desmonte traz um valor positivo, de algo que não tem um final, bem como suaviza a retirada com um termo que implica uma ideia mais processual do que derrubada e demolição, que lembram ações definitivas.

- 51 O Viaduto da Perimetral, junto com o Túnel Rebouças, é considerado o mais marcante sinal da política rodoviarista, que foi a tônica da cidade nas décadas de 1950 e 1960 (PINHEIRO 2010:36). O atual prefeito, Eduardo Paes, é um dos fortes opositores à permanência do viaduto, caracterizado como de aparência repugnante: “Finalmente vai [se] conseguir retirar aquele monstrengo que é a perimetral em frente da cidade do Rio de Janeiro”<sup>23</sup>. A falta de beleza do viaduto é, para ele, uma das causas da decadência da Região Portuária: “Essa é uma área de 5 milhões de metros quadrados, bem no meio da cidade, totalmente desvalorizada, esvaziada pela forma como foi tratada e também por causa do Elevado da Perimetral” [...] “A cidade vai deixar de ter esse obstáculo”<sup>24</sup>.
- 52 A concepção de uma cidade mais próxima do mar e da perspectiva do pedestre é acionada discursivamente, mas, ao observar as práticas do projeto, surgem as incongruências. Ao mesmo tempo em que o rodoviarismo parece ser questionado através da derrubada do Viaduto da Perimetral, surgem novas vias para automóveis e percebe-se a criação de praças e de outros equipamentos de infraestrutura urbana que não são pensados para o pedestre, sem bancos e calçadas acessíveis para a diversidade funcional, por exemplo. Ademais, há ainda a previsão de construção de arranha-céus que, assim como fazia o viaduto, irão bloquear a tão desejada e propagandeada vista do morro para o mar.
- 53 No final de 2010 o Viaduto da Perimetral foi demolido simbolicamente. Em encontro dos cargos executivos dos três níveis de poder, o então presidente Luís Inácio Lula da Silva (2002-2010) usou uma marreta para demoli-lo, partindo uma representação do viaduto em maquete levada do Rio de Janeiro para a capital Brasília<sup>25</sup>. A imagem divulgada, com prefeito e presidente utilizando capacetes de operários do Porto Maravilha, (com o último de marreta em punho para a demolição do viaduto na maquete), levanta a questão da importância do impacto imagético nas propagandas de adesão às intervenções urbanísticas em curso. Na época o futuro do viaduto ainda era indefinido, configurando a quebra da maquete uma ênfase nas intenções demolidoras do poder público frente ao viaduto, que depois se confirmaram.
- 54 As implosões para a retirada do viaduto foram marcadas pelo soar de alarmes antes dessas ações. Os moradores reconheciam o padrão dos alarmes, que soavam em intervalos definidos até o colapso, que era acompanhado por tremores e por um forte ruído. Além do inconveniente engendrado pelas constantes detonações, alguns moradores da região também se sentiam prejudicados por danos estruturais em suas casas que possivelmente foram causados pelas obras. Como justificativa dos gastos com a derrubada da Perimetral, a CDURP afirmou que a maior parte da demolição seria paga com a venda de títulos imobiliários e que o impacto da obra é atrativo para futuros investidores. Segundo Luiz Lobo, diretor de operações da CDURP: “Ninguém que trabalha na área imobiliária faria um lançamento a cinco metros de qualquer viaduto”<sup>26</sup>.
- 55 A polêmica do Viaduto da Perimetral expõe a ideia de embelezamento como uma estratégia de intervenção urbana e como um problema urbanístico, diferentemente da ideia mais simples de embelezar como decorar ou ornar. Pode-se observar, na escolha da

Região Portuária como de passagem para um viaduto de larga escala, o pensamento à época de que suas configurações restringiam-se à prestação de serviços para a cidade, distanciando-se da imagem de um lugar para residência e lazer. Não foi o viaduto que “enfeiou” por presença própria a paisagem; foi por a Região Portuária já ser anteriormente desvalorizada, caracterizada como disforme, devendo restringir-se como lugar somente passagem, que se construiu o viaduto naquele lugar. Jorge Arraes, presidente CDURP, preocupa-se não apenas com o embelezamento que é promotor da demolição, como no que se construirá nas adjacências potencialmente valorizadas: “Não faz sentido demolir a Perimetral e transformar a Rodrigues Alves [avenida localizada embaixo do viaduto] em um paredão de prédios tipo Copacabana”<sup>27</sup>.

## O prestígio – algumas notas conclusivas

- 56 Observa-se como a relação entre a Região Portuária e a centralidade carioca é acionada em função do lócus central privilegiado, que tornaria inadmissível um contexto de degradação. Para o prefeito Eduardo Paes, “o que você vai ter ali é o ressurgimento de uma cidade. É no centro, com toda a infraestrutura, próxima ao local de trabalho e que representa para o Rio de Janeiro a possibilidade de recuperação”<sup>28</sup>. A partir do projeto Porto Maravilha surgem questões sobre as formas como a Região Portuária passará a ser inserida, nos termos de Velho (1973), no mapa de prestígio da cidade.
- 57 Na definição de Velho, o mapa de prestígio estabelece hierarquias entre bairros segundo classificações do que é bom em uma cidade, equivalendo “a uma experiência de vida em que a área de manobra é estreita e são poucas as alternativas” (1973:10). Pode-se considerar tal mapa de prestígio como inserido em uma “cartografia imaginária”, no vocábulo de Agier (2011:67). Para o autor, esse termo corresponde a uma referência de cidade inteira que é apreendida parcialmente por seus habitantes, o que ocorre de formas diferentes segundo as suas vivências pessoais e as identificações com determinados lugares. Nas palavras de Agier: “uma cartografia imaginária dos cidadãos que vivem em certas partes da cidade continuando a ter, sobre os outros espaços, pelo menos algumas experiências, ideias ou imagens” (2011:67).
- 58 A marcação das posições dos espaços nessa cartografia imaginária constrói-se “por aglomeração progressiva em função de afinidades ou, pelo contrário por reação aos preconceitos” (AGIER 2011:66). Agier parte para pensar essa questão com base nas regiões morais de Park. Na visão de Park (1915:29-72), os vínculos com as regiões morais são constantemente atualizados através de eventos por meio dos quais *ethos*, sociabilidade e valores morais gerais de uma região são expressos na sua participação política, revelando uma relação entre a organização do espaço social e formas de articulação política. A vizinhança é percebida como o pilar do manejo político: “Na organização social e política da cidade, é ela a menor unidade local” (PARK 1915:31).
- 59 Como as classificações por regiões morais se estendem a todo o espaço urbano, Agier ressalta que esse conceito “permite uma visão segmentar reconstruída em traços gerais” (2010:66). As diferenciações não se constroem apenas pelo prestígio ou status, mas na distância social que essas distinções estabelecem (AGIER 2011:66). À luz desses termos, podemos observar como a Região Portuária vem sendo aproximada tanto de ideias sobre o resgate da memória e dos patrimônios quanto acerca da modernização, da novidade e de um bom futuro; recursos esses que responderiam de alguma forma ao léxico da

decadência que era a sua marca. O estigma do declínio é, assim, utilizado como justificativa para as intervenções urbanísticas contemporâneas.

- 60 A partir do projeto Porto Maravilha é possível captar discursos de retomada do interesse pelo centro, numa redefinição dos espaços privilegiados e, por mútua afetação, da distribuição de recursos pela cidade. Na esfera cotidiana, os patrimônios aparecem como uma potência para a articulação de circuitos de visitas e para a marcação da identificação e do pertencimento ao lugar. Por trás da materialidade (ou das ausências) dos patrimônios, das festas e dos novos equipamentos urbanos, há toda uma destreza para o manuseio dos símbolos que são carregados e os seus poderes. A Região Portuária apresenta-se, portanto, como uma área da cidade que evidencia um mapa de significados sobre o Rio de Janeiro. Tal mapa que é marcado por comparações hierárquicas, deslocamentos de prestígio, negociações e resistências. Neste contexto, os discursos do projeto Porto Maravilha acionam possibilidades de configurações que podem remodelar o horizonte de movimentação geográfica e simbólica na cidade.
- 

## BIBLIOGRAPHY

- ABREU, Maurício de. [1987] 2010. *Evolução Urbana no Rio de Janeiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP. 155 pp.
- AGIER, Michel. 2011. *Antropologia da cidade. Lugares, situações, movimentos*. São Paulo: Ed. Terceiro Nome. 213 pp.
- BOTELHO, Tarcísio. 2006. "A revitalização da região central de Fortaleza (CE): novos usos dos espaços públicos da cidade". In: FRÚGOLI JR., Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Arêas (orgs.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. Belo Horizonte: PUC-Minas/Edusp. pp. 45-67.
- CAMPOS, Candido Malta, SOMEKH, Nadia. 2005. "Desenvolvimento local e projetos urbanos". *Arquitextos Vitruvius*, ano 5. sem paginação.
- CANCLINI, Néstor García. [1989] 2011. *Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade*. São Paulo: Edusp. 385 pp.
- CORDEIRO, Graça Índias, COSTA, António Firmino da. 1999. "Bairros: contexto e intersecção". In: VELHO, Gilberto (org.). *Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. pp. 58-79.
- ENDERS, Armelle. [2000] [2002] 2008. *A História do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Gryphus. 395 pp.
- FRÚGOLI JR., Heitor. 2006. *Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Edusp. 254 pp.
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. 2012. "As transformações do patrimônio: da retórica da perda à construção permanente". In: TAMASO, Izabela; LIMA FILHO, Manuel Ferreira (orgs.). *Antropologia e Patrimônio Cultural: trajetórias e conceitos*. Brasília: Associação Brasileira de Antropologia. pp. 59-73.
-

- GUIMARÃES, Roberta Sampaio. 2012. "De monumento negro a território étnico: os usos do patrimônio cultural na produção de espaços urbanos diferenciados". In: TAMASO, Izabela; LIMA FILHO, Manuel Ferreira (orgs.). *Antropologia e Patrimônio Cultural: trajetórias e conceitos*. Brasília: Associação Brasileira de Antropologia. pp. 299-318.
- INSTITUTO MUNICIPAL DE URBANISMO PEREIRA PASSOS (IPP). 2003. "Aproveitamento imobiliário da região do Porto do Rio". In: \_\_\_\_\_. *Coleção Estudos Cariocas*. Rio de Janeiro. 22 pp. Disponível em: [www.armazemdedados.rio.rj.gov.br](http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br). Último acesso em 28.07.2010.
- LEITE, Rogério Proença. 2007. *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas: Ed. Unicamp / Aracaju: Ed. UFS. 376 pp.
- LIMA FILHO, Manuel Ferreira. 2012. "Entre campos: cultura material, relações sociais e patrimônio". In: TAMASO, Izabela; LIMA FILHO, Manuel Ferreira (orgs.). *Antropologia e Patrimônio Cultural: trajetórias e conceitos*. Brasília: Associação Brasileira de Antropologia. pp. 111-128.
- LUZ, Margareth da. 2008. "Caminho Niemeyer: os 'usos' da cultura em Niterói". *Antropolítica*, n. 24. Niterói. pp. 145-164
- MAGALHÃES, Roberto Anderson M. 2011. "Porto Maravilha: novo nome para antigas ideias". *Minha cidade*, ano 11. sem paginação. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.126/3733>. Último acesso em 22.11.2011.
- MALLMANN, Marcela Cockell. 2010. "Pelos becos e pela avenida da Belle époque carioca". *Soletras*, ano 10, n. 20. São Gonçalo. pp. 105-118. Disponível em: <http://www.filologia.org.br/soletras/20/09.pdf>. Último acesso em 28.05.2013.
- MELLO, Fernando Fernandes. 2003. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Rio de Janeiro: Dissertação de mestrado em Planejamento Urbano e Regional, UFRJ. 124 pp. Disponível em: [http://www.espaco.ippur.ufrj.br/textos/tese\\_fernando\\_reduzida.pdf](http://www.espaco.ippur.ufrj.br/textos/tese_fernando_reduzida.pdf). Último acesso em 04.07.2013.
- MOREIRA, Clarissa. 2011. "Porto do Rio: um apelo". *Minha cidade*, n.2, ano 12. sem paginação. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/12.134/4024>. Último acesso em 22.11.2011.
- O'DONNELL, Julia. 2013. *A invenção de Copacabana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 256 pp.
- PARK, Robert. [1915] 1967. "A cidade. Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio ambiente urbano". In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. pp. 29-72.
- PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. 2010. "A cidade e o tempo. O Rio de Janeiro através dos séculos". In: \_\_\_\_\_. (org.). *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra. pp. 21-41.
- RUBINO, Silvana. 2006. "Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas". In: FRÚGOLI JR., Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Arêas (orgs.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. Belo Horizonte: PUC- Minas/Edusp. pp. 68-97.
- \_\_\_\_\_. "Enobrecimento urbano". 2009. In: FORTUNA, Carlos, LEITE, Rogério Proença (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra: Almedina. pp. 25-40.
- VASSALLO, Simone Pondé. 2012. "Desenterrando memórias: uma análise das disputas em torno de sítios arqueológicos afrodescendentes na Zona Portuária do Rio de Janeiro". *XXXVI Encontro Anual da ANPOCS*. 32 pp.

VELHO, Gilberto. [1973] 2002. *A utopia urbana: um estudo de Antropologia Social*. 6. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.. 114 pp.

WESZKALNYS, Gisa. 2010. *Berlin, Alexanderplatz. Transforming place in a unified Germany*. New York, Oxford: Berghahn Books. 214 pp.

## NOTES

1. Pesquisa desenvolvida no PPGAS/USP sob a orientação do Prof. Dr. Heitor Frúgoli Jr. e com o financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Registro meus agradecimentos à fundação, ao professor Heitor e às professoras Ana Lanna e Silvana Rubino, que forneceram valiosas considerações durante as bancas de qualificação e de defesa.
2. Como as Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) e a construção dos corredores viários expressos Transoeste, Transolímpica e Transcarioca. Essas e outras mudanças estão presentes no documento “Pós 2016: o Rio mais integrado e competitivo. 2013-2016: Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro” (2012).
3. Ressalta-se que aqui o Centro espacialmente simbólico não equivale ao centro espacialmente físico. Como se pode observar nos mapas, o Centro está fisicamente ao leste da formação atual da cidade. Destaca-se também o uso de “centro” quando faço referência à uma área central genérica e de “Centro” quando menciono o bairro Centro da cidade do Rio de Janeiro.
4. “Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio”. 27.12. 2010, G1, Globo. Último acesso em 13.07.2012.
5. “Barcelona será inspiração para reforma da zona portuária do RJ”. 28.06.2011. Portal Terra, via BBC. “Projeto inspirado em Barcelona vence concurso para zona portuária do Rio”. 28.06.2011. R7, Record, via BBC. “O Rio quer ser Barcelona”. 01.12.2010. Exame. Últimos acessos em 26.07.2013.
6. “Estudo revela que a cidade não encolherá”. 24.03.2013. O Globo. Globo . Rio. 18
7. “Rio 2016: bons ventos que sopram com os Jogos são esperança de tirar do papel planos antigos e revitalizar a Zona Portuária”. 27/11/2010. O Globo, Globo. Último acesso em 26.07.2013.
8. “Prefeito de Barcelona em 1992 diz que Rio “deve se transformar”. 26.06.2012. Terra Notícias. Último acesso em 26.07.2013.
9. “Projeto inspirado em Barcelona vence concurso para zona portuária do Rio”. 28.06.2011. R7, Record. Último acesso em 26.07.2013.
10. “Região Portuária é o elo entre Rio de Janeiro 2016 e Barcelona 1992”. 27.06.2012. Terra Notícias.. “Prefeito de Barcelona em 1992 diz que Rio “deve se transformar”. 26.06.2012. Terra Notícias.. Último acesso em 26.07.2013.
11. “Rio descobre ruínas do cais da Imperatriz e do cais do Valongo. 02.03.2011. Band; “Obras de restauração dos galpões do projeto Porto Maravilha custarão R\$ 7,85 milhões”. 20.07.2011. R7, Record. Último acesso em 26.07.2013. “O tesouro do Porto”. 03.06.2012. RIO, 35. O Globo.
12. Trechos reconstituídos da palestra “Cais do Valongo: entre a arqueologia e a antropologia das religiões afro-brasileiras”. Evento promovido pela Sexta do Mês do PPGAS/USP no dia 28 de setembro de 2012.
13. “Capoeira volta ao Valongo”. 16.11.2012. Revista de História. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/o-novo-valongo>. Último acesso em 26.07.2013.
14. “Serpentina de Ouro, do GLOBO, premia os destaques da folia de rua”. 23/02/13. O Globo, Globo. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/blocos-de-carnaval/serpentina-de-ouro-do-globo-premia-os-destaques-da-folia-de-rua-7659014>. Último acesso em 04.06.2013
15. O Que Passou e o Que Virá. Autores: Tiago Prata, João Costa, Miguel Diniz e Miguel Costa.

16. “Escravos da Mauá ganha o Prêmio Serpentina de Ouro 2013”. 19/02/2013. O Globo, Globo. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/blocos-de-carnaval/escravos-da-maua-ganha-premio-serpentina-de-ouro-2013-7625676>. Último acesso em 04.06.2013.
  17. Tesouro da Mauá. Autores: Tiago Prata, João Costa, Miguel Diniz e Miguel Costa.
  18. Uma espécie de leque de papel grosso sem dobras, tradicional no Carnaval carioca.
  19. Estudo Destinos Globais, feito pela rede de cartões Mastercard. Dados obtidos em “SP é terceira cidade mais visitada da América Latina, aponta estudo”. 18.07.2014. BBC Brasil. Acesso em 26.08.2014.
  20. “O Rio quer ser Barcelona”. 12.2010. Exame. “Barcelona será inspiração para reforma da zona portuária do RJ”. 28.06.2011. Terra Notícias - via BBC Brasil. “Projeto inspirado em Barcelona vence concurso para zona portuária do Rio”. 28.06.2011. R7 (Record) - via BBC Brasil. Acessos em 26.07.2013.
  21. “Primeiro arranha-céu brasileiro é tombado pelo IPHAN”. 03.04.2013. Portal IPHAN. Acesso em 26.08.2014.
  22. “Museu de Arte do Rio recebeu mais de 60 mil visitantes no primeiro mês”. 05.04.2013. G1, Globo. Acesso em 04.06.2013.
  23. “Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio”. 27.12.2010. O Globo, Globo. Acesso em 13.07.2012.
  24. “Primeira obra de revitalização do Porto do Rio será concluída domingo”. 26.06.2012. Jornal do Brasil, via Agência Brasil. Acesso em 26.07.2013.
  25. 42 “Lula usa marreta de borracha para “demolir” maquete de obra”. 27.12.2010. Último Segundo, IG. “Porto Maravilha e também bilionário”. 28.12.2010. Acessos em 26.07.2013.
  26. “‘Minhocão’ carioca deve ir ao chão em 3 anos”. 15.04.2012. Folha de São Paulo. Acesso em 26.07.2013.
  27. “Jogos Olímpicos Rio 2016 já transformam o Rio de Janeiro”. 07.08.2011. Mais Comunidade, via O Estado de São Paulo. Acesso em 26.07.2013.
  28. “Paes assina contrato para recuperação da zona portuária do Rio”. 27.12.2012. G1, Globo. Último acesso em 13.07.2012.
- 

## ABSTRACTS

O artigo apresenta parte do resultado de uma pesquisa de mestrado desenvolvida no período de 2011 a 2013 com foco nos discursos sobre o projeto Porto Maravilha, região portuária da cidade do Rio de Janeiro. Os instrumentos metodológicos utilizados foram a sistematização de fontes de imprensa e da gestão pública, trabalho de campo etnográfico e análise de reuniões e de eventos relacionados ao projeto. Este artigo busca analisar como são constituídos os marcadores de prestígio da região portuária no desenrolar do projeto, que enfoca tanto ideias de valorização do passado e da memória quanto de avanço tecnológico e de futurismo. O atual cenário é compreendido como uma possibilidade de acessar questões sobre o contexto contemporâneo do Rio de Janeiro, no qual mudanças urbanísticas tornam latentes certos conflitos e percepções de cidade.

The following article is part of a research for a master thesis carried out between 2011 and 2013, focused on the discourses about Porto Maravilha project, a port area of Rio de Janeiro. The systematization of press sources and public management, ethnographic field work and the

analysis of meetings and events related to the project were the methodological instruments applied. The article seeks to analyze how the prestige tokens from the port area were constituted during the project, focused both on ideas of valorization of the past and memory and on the technological progress and futurism. The current scenario is comprehended as a possibility to access questions about the contemporary context of Rio de Janeiro, when urban changes makes latent certain conflicts and perceptions of the city.

## INDEX

**Keywords:** Urban Interventions, Gentrification, Ennoblement, Memory, Futurism

**Palavras-chave:** Intervenções Urbanísticas, Gentrificação, Enobrecimento, Memória, Futurismo

## AUTHOR

### MAYÃ MARTINS

Mestre em Antropologia – USP ; Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo – UFF / Graduada em Direito – UFF

E-mail: [martins.maya@gmail.com](mailto:martins.maya@gmail.com)